Nr. 8 WARSZAWA, SIERPIEŃ 1928 r. ROK VII.

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

AUTOMOBILKLUB POLSK.

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6—TELEFON 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	
Rocznie	24 zł.							Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Kwartalnie	6 zł.	2 i 3-cia okładka, za tekstem	300	160	90	50	30	Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą	32 zł.	4 okładka, przed tekstem i w tekście	400	225	120	70	50	Fotografje i klisze na rachunek klijenta



...w ciemnościach nocy, ściele się wielkiem półkolem opasanem rzędem świateł elektrycznych, niby jasnym sznurem pereł, cudna zatoka Neapolitańska...

(do artykułu „Obrazki z podróży samochodem po Włoszech").

Nocne zdjęcie J. Regulskiego.

Obrazki z podróży samochodem po Włoszech

Szkicował i fotografował JANUSZ REGULSKI

Przystępuję do naszkicowania mych wrażeń z podróży wzdłuż pięknej Italji, — przyznam się odrazu, — z pewnym strachem.

Można opisać mniej lub więcej udatnie, jakiś odosobniony ewenement, jakiś fragment życia widziany, czy słyszany; na to może pozwolić sobie zwykły śmiertelnik obdarzony pewną dozą, nietyle zdolności, ile odwagi.

Ale porywać się na opis podróży po Włoszech i to podróży samochodowej, która każdemu czy chce czy nie chce, rzuca się w oczy, wpycha w uszy tyle niesłychanie ciekawych, niesłychanie pięknych wrażeń i odczuć (pomijam tu tylko gardło, bo to ma do czynienia wyłącznie z oliwą!), jest to, powiem otwarcie, zwykłą bezczelnością.

I nigdy, pomimo całej mej odwagi, na to bym się nie zdobył, gdyby nie to, żem z jednej strony niebacznie już dał obietnicę panu Redaktorowi i uprzejmym dla mnie czytelnikom Auta, z drugiej, i to mnie może najbardziej tłomaczy, że głównym moim celem jest zachęcenie, rozgrzanie, szerokich kół polskich automobilistów, do podróży samochodami, w piękny, a tak dziś już niedaleki, świat, pełny cudów natury, i genjuszu ludzkiego.

Dlatego, też proszę każdego, kto te wiersze będzie czytać, niech rozpuści całkowicie wodze swej wyobraźni i przy pomocy załączonych zdjęć fotograficznych, wytworzy obraz najpiękniejszy jaki będzie mógł, a wtedy dopiero powie sobie, że ten obraz jest tylko słabem, bardzo słabem i nieudolnem odbiciem rzeczywistości.

* * *

W zaciszu domowem, na szereg miesięcy przedtem, ustalamy plan podróży, badamy mapy i przewodniki.

Chodziło o to ażeby przy najmniejszem zużyciu sił własnych i czasu, jaknajwięcej rzeczy ciekawych zobaczyć, zachowując równocześnie dla siebie maximum czasu i swobody na wypoczynek.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że w ramach 35 dni, ma być zmieszczona podróż po całych Włoszech łącznie z Sycylją i Alpami, to trzeba przyznać, że zadanie jest dość trudne, ale możliwe i to tylko dzięki temu cudownemu środkowi turystyki, jakim jest dzisiejszy samochód.

Z 35 dni, jakie zabrała nam cała podróż, 18 dni pełnych jechaliśmy, zaś 17 dni trwały postoje. W tym czasie przejechaliśmy 6.500 klm., czyli przeciętnie 350 klm. dziennie.

Na pierwszy rzut oka wydaje się to bardzo dużo, jeśli jednak uprzytomnimy sobie, że na przejechanie 350 klm. potrzeba 7 do 8 godzin jazdy, zaś dzień od 8 rano do 9 wieczór ma ich aż 13, to widzimy, że pozostaje nam 5 do 6 godzin na rozkoszowanie się pięknymi widokami, obejrzenie mniejszych miast, wyszukanie dobrej restauracji i różne temu podobne dobrowolne i przymusowe postoje.

To zupełnie wystarcza, szczególnie jeśli połowę dni przeznaczonych na podróż ma się całkowicie wolną i można z nich uformować dłuższe, kilkodniowe postoje, czy to w celu zwiedzenia większych miast, czy też, o ile i to znudzi się, na pełny, beztroski wypoczynek w jakimś pięknym zakątku.

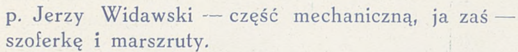
Ażeby zakończyć z prozą cyfr i danych faktycznych, dodam jeszcze, że jako środek lokomocji znakomicie służyła nam kareta Austro Daimler A D R, zaś obsada składała się z 3 osób, z których żona moja, jako specjalistka od map, wzięła na siebie kontrolę kierunku jazdy, oraz rachunki i notatki,



Start w Warszawie



...z St. Veit, brzegiem pięknego jeziora...





...z pośród bliższych szczytów, wyłaniają się,... olbrzymy śnieżne...

p. Jerzy Widawski — część mechaniczną, ja zaś — szoferkę i marszruty.

W ten sposób cała nasza czwórka, to znaczy maszyna i nas troje funkcjonowała jaknajbardziej prawidłowo i ku całkowitemu wspólnemu zadowoleniu, pochłaniając przestrzeń i olbrzymią gamę wrażeń.

A co to kosztowało — i tego nie zataję. Zużyliśmy benzyny ok. 1400 litrów, czyli około 22 litrów na 100 kilometrów, koszt jej wraz z oliwą i zużyciem gum — około 1800 zł., czyli po 600 zł. na osobę. Koleją kosztowałoby to, nie mówiąc naturalnie o niemożliwości przebycia w tym czasie takiej przestrzeni i zobaczenia tylu rzeczy, wypoczywając przytem, conajmniej 1400 zł. na osobę.

Utrzymanie, to już jest rzecz indywidualna, jednakże trzeba powiedzieć, że Włochy są dziś drogie. i że należy liczyć się z 40—50 zł. na dzień i osobę.

No nareszcie kończę z cyframi. Teraz już tylko same rzeczy przyjemne.

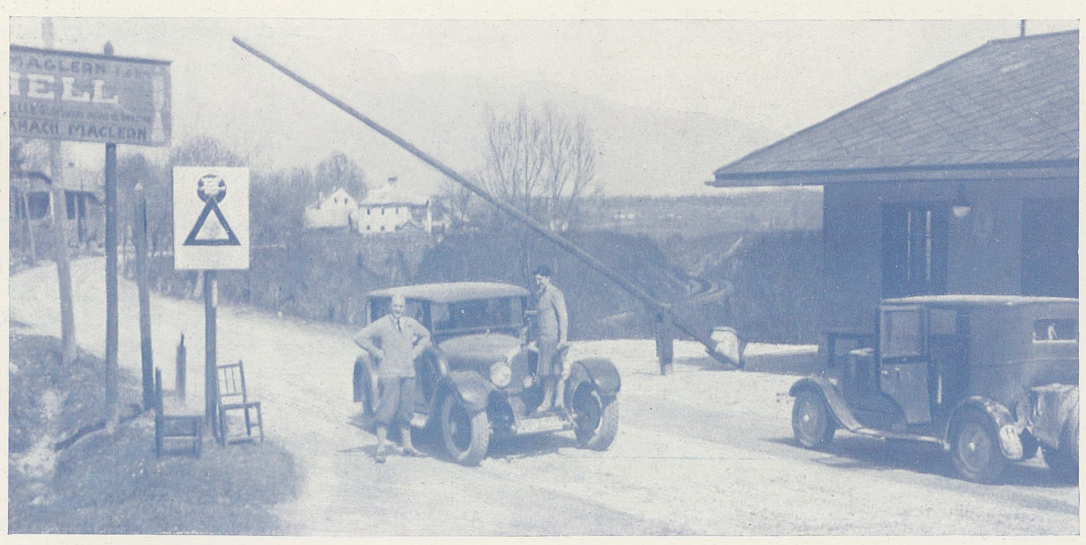
❋ ❋ ❋

Warszawa-Cieszyn-Wiedeń, przejechaliśmy w ciągu 1½ dnia. Jeden dzień w Wiedniu, a potem krętą serpentyną, utrzymaną niczem droga parkowa, przez cudowny Semmering, dalej znów z St. Veit, brzegiem pięknego jeziora przez Villach, w stronę Włoch.

Śliczne miasteczka i letniska, moc ruin średniowiecznych, malownicze górzyste widoki. W dali rysują się śnieżne, poszarpane szczyty. To Włochy. Chciałoby się jaknajprędzej tam być. Gazu, gazu, lecimy, myśląc o słońcu włoskiem, po drugiej ich stronie.

Niespodziewanie, za zakrętem, wyrasta przed nami jakaś rogatka. Granica. Austryjacy grzeczni, spokojni, w brzydkich, długich, zgniłych mundurach i jeszcze brzydszych płaskich i sztywnych czapkach. Jak przyjemnie w pamięci odbija od tego zdemokratyzowanego stroju dawne kepi i zręczna wcięta kurtka.

Mali, czarni, ruchliwi włoscy celnicy, w szarych mundurkach i filcowych kapelusikach z piórkami, witają nas starorzymskiem podniesieniem ręki.



„Niespodziewanie, za skrętem wyrasta przed nami jakaś rogatka. Granica Tarvisio.

Słowo — pollacco — widocznie zjednywa nam ich sympatje. Żywo i szybko zagadali do nas, naturalnie wszyscy jednocześnie.

Nie wiele zrozumieliśmy z tego. Mało słów a dużo uśmiechów było naszą odpowiedzią.

Pierwsze trudności językowe. Spotykaliśmy się potem z niemi dość często, choć zbytnio one życia nie utrudniają. Włosi są przedewszystkiem z tego względu mili, że nie wymagają aby do nich mówiono. Sami potokiem słów i gestów starają się swe myśli uczynić zrozumiałemi, i z paru oddzielnych słów i ruchów odgadują zazwyczaj życzenia przybysza.

Ilustruje to znakomicie następujący wypadek, jakoby autentyczny. Jakiś francuz w restauracji zażądał jajek na śniadanie. Po pertraktacjach włoch przyniósł mu winogrona. Ponieważ dalsze wyjaśnienia nie dawały pożądanego rezultatu, francuz wpadł na świetny pomysł. Przykucnął koło stolika i zagdakał: ko, ko, ko!

I włoch go wlot zrozumiał.

...woły z olbrzymiemi rogami...

* * *

Po śniadaniu w Tarvisio — naturalnie oliwa i stare masło — ruszamy w głąb Włoch.

Na granicy krajobraz zmienia się raptownie. Łagodne góry i doliny, ustępują odrazu miejsca wysokim, skalistym, o ścianach prostopadłych, pooranych bruzdami i wyrwami, dzikim górom, jarom i wąwozom. Ze wszystkich stron tunele, mosty o wysokich arkadach.

Co chwila z z pośród bliższych szczytów, wyłaniają się, leżące w dalszych planach, olbrzymy śnieżne, groźne i wspaniałe.

Docieramy, po 60 klm. jazdy, do rzeki Tagliamento, wzdłuż szerokiego i suchego łożyska której, przez St. Daniele a potem Pordenone, Treviso jedziemy do Mestre.

Jeszcze przed St. Daniele, góry raptownie znikają. Wjeżdżamy w dolinę lombardzką, o znakomitych, szerokich drogach, obramowanych murami z kamienia. W koło, jak oko sięga, same winnice.

Koni nie widzi się wcale, woły z olbrzymiemi rogami i osły co parę kroków. Szczególnie te biedne osły. Wydaje mi się, że są to najbardziej pracujące stworzenia żyjące we Włoszech.

Przecież taki biedny osioł, czasami tak maleńki, jak nowonarodzone cielę, godzinami całemi niesie na swym grzbiecie rozespanego obywatela włoskiego, albo i jego rodzinę.

Potem przyzwyczailiśmy się już do tego widoku, ale z początku coraz to stawaliśmy by podziwiać taką piramidę ruchomą, składającą się z osła jako podstawy, a potem np. z olbrzymiej tęgiej niewiasty z koszykiem na głowie, w którym przeróżne rzeczy są transportowane, raz widzieliśmy w nim nawet dziecko, albo też z dwóch osób, z olbrzymiemi koszami przytroczonemi do boków oślich.

Nie do wiary wprost co taka biedna oślina jest w stanie na sobie przenieść.

Zachłystując się, porykuje sobie od czasu do czasu i bezustanku ciągnie taczkę swego ciężkiego żywota.

A kiedy przyjdzie już nań koniec, kiedy ma opuścić ten prawdziwy dla niego padoł płaczu, wtedy robią zeń jedyną włoską wędlinę — salami.

Nie koń, nie człowiek, a przedewszystkiem osioł powinien być uczczony pomnikiem we Włoszech, jako symbol okropnej, pełnej rezygnacji pracy.

* * *



Nie do wiary wprost, co taka biedna oślina jest w stanie na sobie przenieść!

Do Mestre przyjechaliśmy już wieczorem. W doskonałym garażu St. Giuliano, zostawiamy naszego ADR-a, a potem z małemi walizkami motorówką do Wenecji.

Przyjemność ta kosztuje 75 lirów i warta jest tego, ktoby jednak życzył sobie tańszego środka lokomocji, znajdzie go i za 2 liry, tramwajem, a potem statkiem, wreszcie i koleją.

Wenecja, królowa mórz, ukazała się nam w pełnej krasie. Słońce, którego dotąd podobno było brak, rozpromieniło cudowne, marmurowe koronki i mozaiki pałaców, rozigrało wody kanałów.

Dwa dni oglądaliśmy te cuda, słuchaliśmy legend, często ponurych do nich przywiązanych, wieczorami wypoczywaliśmy wśród gondoli otaczających, przystrojone w lampiony, barki śpiewacze.



„Gondoliere"
Nawet i jego istnieniu motor już zagraża.

Początkowo za Mestre, to jeden rząd prześlicznych, ukwieconych pałacyków, przeważnie starych. Wiele z nich należało jeszcze do dawnych bogaczów weneckich, którzy tu na stałym lądzie spędzali chwile wypoczynku, wśród wspaniałej zieleni, jedynej może rzeczy, jakiej przebogata Wenecja dać im nie mogła.

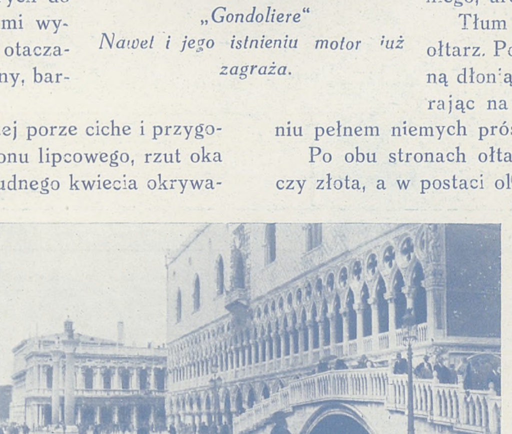
Dalej po drodze starożytna Padwa. Zajechaliśmy przed kościół. Przed bramą stoi w czapce mundurowej funkcjonarjusz klubu automobilowego, z kwitarjuszem w ręku, za 2 liry opiekujący się samochodem.

Przed głównym ołtarzem, który jest równocześnie grobem św. Antoniego, uroczyste nabożeństwo.

Tłum ludzi posuwa się powoli za ołtarz. Po kolei wszyscy dotykają pełną dłonią do ściany grobowca, zamierając na chwilę w wielkiem skupieniu pełnem niemych próśb i skarg.

Jeszcze wypad na Lido, o tej porze ciche i przygotowujące się do wielkiego sezonu lipcowego, rzut oka na piękne glicynie fijoletem cudnego kwiecia okrywające całe domy, cichy i spokojny, a tak wspaniale błękitny Adrjatyk i z powrotem na ląd.

Z żalem żegnamy, to jedyne, w swoim rodzaju, muzeum żyjące, którego piękno tak człowieka nastraja, że nie gniewa się nawet na te miljony zabiegów, mających na celu wyciągnięcie jaknajwięcej lirów z jego kieszeni, zabiegów będących bodajże jedynym celem życia całej ludności Wenecji.



„Palazzo Ducale".

Po obu stronach ołtarza — wota, nie ze srebra, czy złota, a w postaci olbrzymiej ilości kul drewnianych, gorsetów metalowych i t. p. aparatów pomocniczych ludzi okaleczałych.

Przytwierdzone kartki dają świadectwo mękom, a potem nadziemskiej radości uzdrowionych.

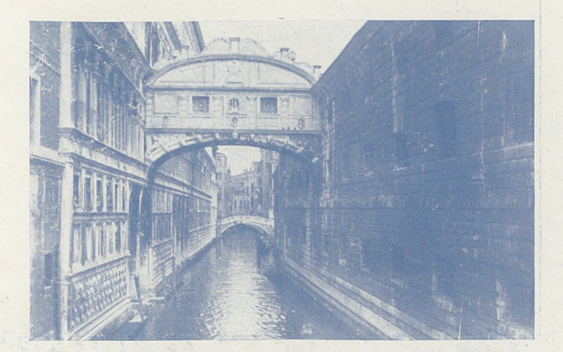
W Ferrarze zatrzymujemy się na chwilę, by obejrzeć dawny zamek, dzisiejszy palazzo comunale, ze zwodzonymi mostami, wodą w fosach, wspaniały i ponury, jak cała jego historja.

Przed nim na placu, jakiś przechodzień wywołuje w pamięci naszej wizję umęczonego w płomieniach mnicha Savonaroli.

A potem Bolonja z jej pięknemi budowl. średniowiecza.

※ ※ ※

Z Wenecji następny nasz etap prowadził do Florencji — 280 klm.



„Ponte dei Sospiri"



„Ponte di Rialto"

Bazylika św. Marka.



Lido... glicynie fioletem cudnego kwiecia...



Padwa. Zajechaliśmy przed kościół św. Antoniego...

Tu się kończy równina. Ostatnie 107 kilometrów dzielące nas od Florencji, to Apeniny.

Z pewnem wzruszeniem przyglądam się francuskiej mapie, na której cała ta droga jest upstrzona „d“, co oznacza niebezpieczeństwo.

Droga początkowo równa, naraz zaczyna, gwałtownie, w zawiłych zakrętasach, piąć się w górę. Po kilkunastu kilometrach jesteśmy już o 800 mtr. wyżej. Przejeżdżamy leżące na samym szczycie miasteczko Lojano, wzbudzające w przejezdnym przedewszystkiem pytanie, po co się ono tu znajduje i z czego jego mieszkańcy właściwie żyją. Potem znów wyżej na 1000 mtr. ponad poziom morza, to Passo della Raticosa.

Ciężkie chmury, biorące nas coraz to w swe wilgotne objęcia, utrudniają obserwację dalszych planów.

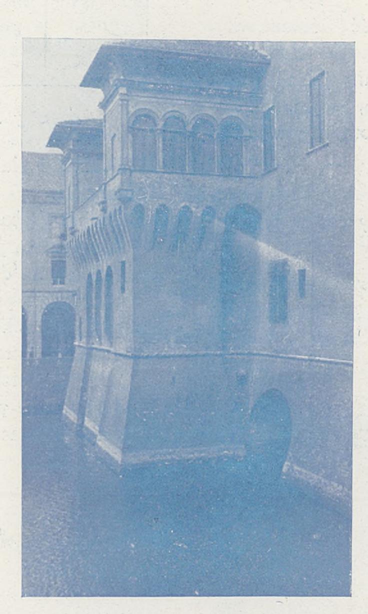
Na tych wysokościach, jak i w Polsce, sosenki, świerczki i trawka leśna.

Potem na dół, jeszcze raz w górę na la Futa i już dużymi spadkami zjeżdżamy do Florencji, malowniczo rozłożonej w dolinie, nad rzeką Arno.

Jakoś tego niebezpieczeństwa, przed którem tak czerwono ostrzegała mapa francuska, niebardzo zauważyłem.

Chyba, że stanowią je włoscy automobiliści, którzy coraz to jak szaleni wypadają z zakrętów.

Specjalnie na tym odcinku widać olbrzymią pracę w kierunku modernizacji dróg. Kosztem wielkich nakładów rozszerza się wiraże do kilkunastu metrów. Miejscami nawet budują na zakrętach nowe drogi, w innym poziomie, co wyklucza niebezpieczeństwo spotkania się dwuch samochodów.





W Ferrarze... dawny zamek wspaniały i ponury, jak cała jego historja.

Kiedy zatrzymaliśmy się we Florencji przed katedrą, ażeby spytać się o hotel, zsyła nam los anioła opiekuńczego, w postaci p. Paszkowskiego, konsula polskiego i przemysłowca florenckiego.

Z rzadko spotykaną uprzejmością zajmuje się nami, wskazując nam hotel, a ADR-a zabiera do swego prywatnego garażu.

Na drugi dzień, kiedy odwiedziliśmy pana Paszkowskiego w jego pięknej willi, otoczonej olbrzymiemi palmami, i kiedym zaznaczył, jak miłem być musi życie w tem cudownem otoczeniu, konsul ze smutkiem odpowiedział:

— Mieszkam już tu przeszło dwadzieścia lat i pomimo to jedynem marzeniem mojem jest wrócić do Polski!

A jednak, jak widać z tego, dla prawdziwego polaka, na dłuższą metę, poszum naszych zbóż i lasów, łatwo wytrzymuje konkurencję z szelestem nawet najpiękniejszych liści palmowych.

⁂

Florencja — to też muzeum. Wszystko tu jest piękne i ciekawe i wszystkiem trzeba się zachwycać. Nawet tem, w czem na zimno nie możnaby jakiegoś specjalnego piękna doszukać się. Wszyscy przyjezdni wpadają tu w jakiś lękliwo-podniosły nastrój. Na wszelki wypadek dla każdej rzeczy oglądanej, mają gotowy wielki wybuch zachwytu, lub postawę oniemienia z rozkoszy. Ta ostatnia forma uzewnętrznienia uwielbień dla sztuki, jest najniebezpieczniejszą, o ile uwielbiany objekt stoi gdzieś na ulicy, czy placu. Wtedy figura uwielbiająca, po przeczytaniu w Baedekerze czem się zachwycać, przybiera na środku jezdni pozę wniebobranej i już żaden sygnał samochodowy nie jest w stanie poruszyć ją z miejsca, bo właściwie... nawet nie wypada żeby go usłyszała.

Stąd prawdopodobnie pochodzi zwyczaj we Włoszech, że na większości placów, nie ma ani chodników, ani też jakichś określonych kierunków jazdy, lecz wszyscy jeżdżą jak mogą, lawirując pomiędzy osobami, przez promieniowanie sztuki, zamienionemi w słupy soli.

Przeczuwając głosy oburzenia czytelników, a w szczególności pań, o tak czułem sercu dla wszystkiego co jest piękne, zaznaczam odrazu, że niechcę tu być świętokradcą i że ja sam ogarnięty byłem tym specjalnym nastrojem i przez cały dzień w nim przetrwałem.

Następnego dnia ruszyliśmy w stronę Rzymu dopiero około 4 pp., gdyż moi współtowarzysze podróży, t. j. małżonka i kolega Widawski zniknęli mi od rana i dopiero po południu odnalazłem ich na placu, gdzie wpatrując się w jakiś posąg marmurowy, prowadzili gorącą dyskusję, nad prawidłowością budowy zdaje się... pięty.

⁂

Michał Anioł leży już dawno w grobie i nic mu to nie zaszkodzi.

* * *

Z Florencji, droga ciągle doskonała, wijąc się wśród malowniczych wzgórz, ciągnie przez Siennę do Rzymu.

Już słońce zniknęło za widnokręgiem, kiedy zaczęliśmy wspinać się krętą drogą na przełęcz Radicofani.

Wjazd ten wydał się nam dość niesamowity. Ostatnie, słabe promienie uchodzącego słońca, po przez zasłonę szarych chmur, nadały jakiś brudno ceglasty odcień kłębiącym się wokoło, gołym, bez śladu jakiejkolwiek roślinności, wzgórzom, o powierzchni, jakby przypieczonej i napuchłej od ognia wewnętrznego.

Droga do czyśca, przedpiekla czy coś w tym rodzaju.

Po przezwyciężeniu kilkunastoprocentowych wzniesień znaleźliśmy się na najwyższym punkcie przełęczy. Jeszcze wyżej od nas na szczycie góry, żarzyły się setki świateł niewidocznego już dla nas miasta



Starożytny ratusz florencki w ramach muzeum Uffizi.



Apeniny... jesteśmy już o 800 mtr. wyżej...

Radicofani i słabo rysował się kontur ruin jakiegoś zamczyska.

To już chyba same piekło.

Z uczuciem pewnej ulgi, zjeżdżamy gwałtowną serpentyną na dół.

Wkrótce, z pośród obfitej zieleni drzew i ciemności nocnych, ukazała się oczom naszym, jasno oświetlona weranda restauracyjna.

„Grand Hotel" w Aquapendente.

Jest trochę przesady w tej nazwie. Ale przecież ostatnio podczas Raidu widzieliśmy nawet w Łucku i Grand Hotel i Hotel San Remo. To dużo większa przesada.

Grand Hotel w Aquapendente, maleńkiej ale malowniczo położonej miejscowości, wyróżnia się nietylko tem, że ma bardzo sprytnego właściciela, który za parę skromniutkich pokoików i malutką restaurację zdobył medal złoty na jakiejś wystawie paryskiej, za „wzorowe urządzenie hotelu", ale przedewszystkiem tem, że na ścianie wisi, w pięknej oprawie, karta z oryginalnym podpisem samego Il Duce Mussoliniego i szeregu innych włoskich znakomitości, a pozatem królowej greckiej i paru innych egzotycznych władców.

Dowiedziawszy się, że jedziemy z Polski, skwapliwie podał nam księgę pamiątkową, w której, ku wielkiej naszej radości, znaleźliśmy podpis naszego mistrza Liefeldta z roku ubiegłego. Uwieczniliśmy swoje nazwiska w tej księdze, przyczem, w celu zwrócenia uwagi polskich automobilistów, wyrysowałem w wielkim formacie nasz znak klubowy.

Zachęceni tem wszystkiem, przenocowaliśmy tutaj, płacąc naturalnie dzięki tym wspaniałościom, odpowiednio wysoką cenę za pokoje.

* * *

Na drugi dzień wyjeżdżamy raniutko, bo już nie mamy czasu do stracenia. Tegoż dnia musimy być w Neapolu, czyli przejechać ok. 400 kilometrów.

Mijamy ogromne jezioro Bolsena i wspaniały stary zamek tejże nazwy.

Tutaj spotkaliśmy się z pierwszą manifestacją przyjazną dzieci, które podnosząc po faszystowsku prawe rączyny do góry, radośnie wykrzykiwały:



P. Paszkowski, konsul polski i przemysłowiec florencki w swej pięknej willi.

— Eviva Roma! Eja, eja!

Ogromnie to jest miłe i spotyka się dzisiaj we Włoszech na każdym kroku. Widocznem jest, że wynika to z systemu wychowania szkolnego.

Oby też i w Polsce dzieci wiejskie uczone były, że przejeżdżających powitać należy wesołem słowem a nie kamieniem, czy też pecyną błota. O wiele mniej byłoby wtedy wypadków przejechania!

⁂ ⁂ ⁂

W kierunku Rzymu krajobraz stopniowo łagodnieje. Jeszcze raz koło jeziora di Vico wyjeżdżamy na 900 mtr. ponad poziom morza, a potem, lekko wijącą się drogą, zjeżdżamy na falistą równinę rzymską.

Drogi i tu doskonałe. Jedyną ujemną ich stroną, jak zresztą i w całych Włoszech, jest szalony kurz, grubą warstwą pokrywający całą nawierzchnię.

Co się dzieje za każdym przejeżdżającym samochodem, to jest rzecz nie do opisania. Aż przykro jest obejrzeć się poza siebie na te olbrzymie szaro-żółte i gęste obłoki, ogarniające swą pylną i duszną masą nieszczęsnych przechodniów.

Koło południa jesteśmy już w Rzymie. Główna arterja Corso Umberto, wprowadza nas do samego centrum na plac Wenceji, przed potężny, wspaniały, a zarazem zimny w swej jednostajnej białości marmurów, pomnik Wiktora Emanuela.

Krótkie zatrzymanie na obiad, a potem zamykamy na wszystko oczy i uszy, bo musimy jechać dalej, by zdążyć na 6 maja do Palermo na Targa Florio. Pocieszamy się, że w drodze powrotnej zatrzymamy się tu dłużej, a jednak wyczuwamy jakąś fałszywą sytuację.

Przejechać przez Rzym bez zatrzymania, trudno w tem jest coś nienaturalnego.

Obok Colosseum i Forum Romanum, chyłkiem wymykamy się się z Rzymu w stronę Velletri.

Droga początkowo zła, potem znakomicie poprawia się. Wyciągnięta w prościutką linję, wprost narzuca szybkość jazdy. W niespełna półtorej godziny przelatujemy 100 kilometrów i wpadamy nad brzeg Morza Śródziemnego, do ślicznej rybackiej miejscowości Terracina.

Tu już południe w pełnym rozmachu. Olbrzymie palmy i cyprysy. Rowy przydrożne oblepione strzelistemi agawami i mięsistemi, niezdarnymi kaktusami. Krajobraz dziki, ludzie czarno ubrani, patrzą trochę z podełba. Duch pracy gorączkowej, tu nie istnieje. Odczuwa się raczej jakieś ogromne przytępienie pulsu życia, jakby przepalonego skwarnem słońcem.

Jedziemy brzegiem morza. Fale lazurowe z hukiem rozbijają się o skały przybrzeżne. Mijamy starożytne miasteczko i zamek Itri, potem miejscowość kąpielową Formia.

Z drogą zaczynają stopniowo dziać się rzeczy okropne. To już nie wyboje, a wprost straszne dziury i jamy. Masy kamienia tłuczonego rozrzucone po drodze



Wspaniała katedra florencka.

utrudniają jeszcze jazdę. Z bólem wczuwam się w cierpienia biednych opon i podwozia.

Już późnym wieczorem dobrnęliśmy do Capuy, w nadziei, że to piękne stare miasteczko, z fosami i zwodzonymi mostami, święcącemi w czerni nocy miljonem robaczków świętojańskich, będzie również kresem cierpień naszych i A. D. R-a.

Próżna nadzieja. Ostatnie 40 kilometrów, dzielące nas od Neapolu, pod względem wyrafinowanego zniszczenia drogi, nie tylko nie ustępują poprzedniemu odcinkowi, ale go nawet znacznie przewyższają.

Jeszcze mały wysiłek, jeszcze parę stęknięć resorów i podwozia i wjeżdżamy w pierwsze ulice przedmieść Neapolu.

U stóp naszych, w ciemnościach nocy, ściele się wielkiem półkolem, opasanem rzędem świateł elektrycznych, niby jasnym sznurem wielkich pereł, cudna zatoka Neapolitańska.



Spotkaliśmy się z pierwszą manifestacją przyjazną dzieci...

(D. c. n.)

To i owo

Sprawy ruchu ulicznego zawsze są aktualne. I przytem dla wszystkich interesujące. Zagadnieniem ruchu ulicznego zajmują się dzisiaj wszyscy mieszkańcy większych miast i wtrącają często swoje trzy grosze lub wyskakują, jak Filip z konopi, z niezwykłymi pomysłami. Każdemu się wydaje, że ma coś nowego w tej sprawie do powiedzenia— i co dziesiąty conajmniej obywatel miasta, a zwłaszcza stolicy, ma nadzwyczajny projekt uregulowania ruchu ulicznego, zasadzający się najczęściej na drakońskich prawach w stosunku do szoferów i samochodów. Codziennie niemal czytamy w jakimś dzienniku artykuł w sprawie ruchu ulicznego i ostatecznie przyznać trzeba, iż na czasy ogórkowe nienajgorszy to temat, gdyż interesuje on niemal wszystkich, a wielu nawet pasjonuje. Ze względu przeto na ogórki i my jeszcze raz powrócimy do tego, tyle razy już na łamach „Auto" wałkowanego tematu.

———

„Kurjer Warszawski" w numerze z 15 lipca pomieszcza artykuł świetnego publicysty p. L. Bruna p. t.: „Zawiele hałasu". Autor zwraca w nim uwagę na rzeczywistą plagę Warszawy — nieustający hałas trąbek samochodowych. Słuszne to zupełnie — i myśmy już nieraz sprawę tę omawiali, zaliczając nadużywanie w mieście sygnału ostrzegawczego do kardynalnych błędów w prowadzeniu samochodu. I Wydział Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu w Warszawie również sprawie tej poświęcił uwagę, wydając zarządzenie, zakazujące używania przeraźliwych sygnałów, a dozwalające jedynie używania trąbki o niskim tonie. Zakaz ten jest stosowany przez naszą policję aż z przesadną gorliwością, gdyż karze ona natychmiastowym mandatem karnym używających nawet basowych klaxonów, specjalnie dla użytku miejskiego przeznaczonych. Że niektórzy szoferzy używają ręcznych trąbek o wysokim, często przeraźliwym dźwięku — to na to niestety niema na razie środka, ponieważ niemożna wymagać od zwykłego policjanta wykształcenia muzycznego, które pozwalałoby mu odróżniać różnice wysokości tonu. Niewykształcone ucho pozna rodzaj dźwięku i odróżni, czy pochodzi on z instrumentu mechanicznego, czy też ręcznej trąbki, ale nie zawsze jest ono w stanie poznać, czy ton utrzymuje się na przepisowej wysokości. Zresztą nie w tem sedno rzeczy. Jeżeli poruszy-



Bojowe ćwiczenia młodych faszystek.

łem to, to dlatego, że pan Brun zwraca się z apelem do Wydziału Ruchu Kołowego o wprowadzenie zakazu używania przeraźliwych sygnałów — gdy zakaz ten od paru lat już istnieje i stosowany jest z przykładną naprawdę gorliwością. Sedno sprawy leży gdzieindziej. Pan Brun notuje swoje spostrzeżenia jako kulturalny, przyzwyczajony do zachodnio - europejskich stosunków, przechodzień. Ale niechby zechciał on pojeździć po ulicach Warszawy i innych naszych miast, siedząc za sterem i lawirując między niesfornemi furmankami, a złośliwymi piechurami. Wtedy miałby on możność przekonania się, że nie sposób, rzeczywiście, posuwać się po jezdniach Warszawy, jeżeli stale nie trzyma się ręki na trąbce. Nie mówię nawet o tysiącach lekkomyślnych i nieostrożnych zapaleńcach, którzy na nic nie zwracając uwagi, starają się dostać z jednej strony ulicy na drugą. Jest ich w Warszawie i w innych naszych miastach stosunkowo więcej, niż gdziekolwiek na świecie, ale ostatecznie ci z biegiem czasu nauczą się ostrożności. Nieskończenie gorszą od nich jest druga kategorja przechodni, liczniejsza jeszcze od tamtych—ludzi, którzy ze złośliwą premedytacją, udają ślepych i głuchych i nie chcą ustąpić na jezdni miejsca pojazdom, zmuszając je do karkołomnych ewolucji i raptownych hamowań. Tysiące i dziesiątki tysięcy osób uprawia niebezpieczny sport utrudniania pojazdom posuwania się po jezdni. Sportsmani ci, często bezczelnie i prowokacyjnie patrząc na nadjeżdżający samochód, nie usuwają się z drogi i dopiero na dźwięk trąbki, ostrzegający go, że samochód jednak dla ich fantazji nie zwolni, raczą ustąpić miejsca. Tysiące osób — widząc nawet dokładnie zbliżający się samochód, nie ustąpi z drogi, póki nie usłyszy trąbki. Dziesiątki razy dziennie autor tych słów, jeżdżąc po Warszawie, strofowany jest, a nawet obrzucany stekiem wymysłów, za niedanie sygnału — przez przechodni, którzy prowokująco patrzą na zbliżający się jego samochód. Zdawałoby się, że jeżeli piechur widzi zbliżający się pojazd, to powinien się usunąć — a kierowca nie jest obowiązany dawania mu do tego sygnału. Jednak w pojęciu dzikiej publiczności warszawskiej tak nie jest. Publiczność sama żąda i prowokuje, aby na nią trąbić — więc skargi na nadużywanie sygnału na ulicach Warszawy naprawdę nie mają uzasadnienia. I jeżeli o co w tej sprawie zwrócićby się można do Wydziału Ruchu Kołowego, to o wydanie zarządzenia karania wreszcie tych wszystkich przechodni, którzy złośliwie utrudniają ruch kołowy i zmuszają kierowców do bezustannego trąbienia.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Jeżeli z tej strony biorę w obronę kierowców warszawskich, to nie dowód, abym uważał ich za bez wszelkiej winy. Nie — tak nie jest — i muszę stwierdzić z przykrością, iż daje się wśród nich zauważyć w ostatnich czasach stanowczo rozluźnienie dyscypliny. Mówię dyscypliny, gdyż stosowanie się do przepisów jest przecież swojego rodzaju dyscypliną. Otóż — nie wiem, czy to w skutek napływu wielu młodych i niedoważonych jeszcze szoferów, czy też wskutek może większej obecnie pobłażliwości policji dla automobilistów — szoferzy, zwłaszcza dorożek, pozwalają sobie już za często na różnego rodzaju wybryki i na lekceważenie przepisów. Wśród nich zapanował również swojego rodzaju duch sportowy, który absolutnie się nie godzi i nie licuje z fachem kierowcy pojazdów publicznych. Pojazdy publiczne muszą wszak mieć zapewnione maximum bezpieczeństwa, a sport w automobiliźmie połączony jest z dużem ryzykiem, zwłaszcza na ruchliwych ulicach wielkiego miasta. Czemże bowiem, jeśli nie duchem sportowym, jest chorobliwa ambicja młodych szoferów taksówek, nie pozwalania się wyprzedzić innym samochodom. Często w ostatnich czasach obserwuję dzikie gonitwy dorożek po ulicach Warszawy, a i sam rzadko kiedy mogę wyprzedzić jakąś taksówkę, nie przekraczając przepisowej szybkości, gdyż ambitny szoferak widząc, iż chcę go minąć, napewno zacznie gazować, „na całego", choć przedtem mu się nie spieszyło i wystarczało mu tempo żółwia. A propos tego tempa żółwiowego, to również w czasach ostatnich rozwielmożniła się i wśród taksówek plaga wałęsania się po ulicach. Zamiast stać na przystanku, jeździ taka próżna taksówka wolniusieńko po ulicach, najczęściej środkiem, gdzie bruk jest lepszy, a szofer rozgląda się po chodnikach, wypatrując klijenta. Otóż wałęsanie się jest plagą ulic większych miast i największem utrudnieniem w ruchu ulicznym. Ostatecznie rozwiązanie problemu ruchu ulicznego sprowadza się bowiem najczęściej do powiększenia przelotności arterji. Stąd rozumne bardzo zarządzenie, dozwalające według nowych przepisów samochodowych, znacznie większej, niż dawniej, na ulicach szybkości. Jednak zwiększenie przelotności ulic nie da się osiągnąć bez usunięcia wszelkich zawalidrogów, którzy jadą nie po to, aby dojechać, ale jedynie aby nie stać. Dla tego wałęsanie się musi być bezwzględnie tępionem i zbyt wolne na ulicy tempo próżnego pojazdu publicznego, powinno być karanem narówni z przekroczeniem dozwolonej szybkości. I jeszcze jedno: bezwzględnie powinno być również karane zatrzymywanie się pojazdów pośrodku jezdni, choćby nawet na krótką chwilę, dla wsiadania lub wysiadania pasażerów. Jest to bardzo poważne wykroczenie przeciwko prawidłom ruchu ulicznego, a często i niebezpieczne, jeżeli następuje raptownie bez uprzedniego dania sygnału, co ma właśnie obecnie bardzo często miejsce w Warszawie z wałęsającemi się taksówkami. Na te wykroczenia policja u nas zamyka oczy i sam świadkiem często jestem, jak w bliskości posterunkowych stają raptownie pośrodku jezdni puste taksówki, dla jaknajszybszego (ze względów konkurencyjnych) zabrania, kiwają-

cych na nie z chodników, osób. Wydaje się, iż niższe szarże policji, nie zostały wcale pouczone o niedopuszczalności tego rodzaju praktyk. To pod adresem Wydziału Ruchu Ulicznego Komisarjatu Rządu.

— — — — — — — — — — — — — — — —

I pod tymże adresem jeszcze nieco uwag o nieszczęsnym Placu Saskim. Niezrozumiałe jest utrzymywanie w dalszym ciągu na nim ruchu okrężnego, choć przecież chyba po tej, dość długiej próbie, wszyscy zauważyli, iż system ten w tym punkcie nic nie rozwiązuje, lecz przeciwnie, jest utrudnieniem. Gdyby chociaż Magistrat porządkując powierzchnię placu i przebudowywując chodniki, był rozszerzył jezdnię na wschodnim i północnym bokach! Ale w tym stanie, w jakim jest obecnie Plac Saski, niezrozumiały jest naprawdę ruch okrężny — tembardziej, iż od niego zostały zwolnione autobusy. Teraz więc mamy taki paradoks. Ruch okrężny dla wszystkich pojazdów, jednak na południowej stronie, jadące w obie strony tramwaje, a na zachodniej — autobusy. Naprawdę — jest to absurdalne i chyba trudno znaleźć w jakiemś innem mieście taki system ruchu, który niektórym pojazdom nakazuje jeden tylko kierunek, a innym — i to tym najbardziej przeszkadzającym w ruchu, dozwala oba kierunki. Jest to zwyczajny bigos, który prędzej czy później zemści się w formie poważnej katastrofy. I przykład ten Placu Saskiego nasuwa mi myśl o kacyku murzyńskim, który na strój swój narodowy wciąga frak i cylinder — bez pozostałych przynależności i wydaje mu się, iż dzięki temu stał się kulturalnym europejczykiem. Tu na Placu Saskim ruch okrężny jest chyba tylko na to, aby pokazać, że Warszawa jest dużem miastem, które ma już swoje trudności w rozwiązaniu problemu ulicznego. Celowości tego zarządzenia w tym punkcie, jako żywo, nie można się dopatrzeć, a zanim tego rodzaju środki istotnie trzeba będzie w tym punkcie zastosować, ruch uliczny doskonale unormować i ująć możnaby było, wprowadzając jedynie w życie prawdziwie energicznie wszystkie przepisy o ruchu pojazdów i wszelkie środki dla powiększenia przelotności wąskich ulic warszawskich. Te środki w części nie zostały jeszcze wyczerpane, a już chwytamy się najostateczniejszych zarządzeń, chyba, jak mówię, aby pokazać, że Warszawa jest dużem miastem. Ale to sadzenie się, dzieje się kosztem korzystających z jezdni mieszkańców i dlatego, mimo całego uznania dla działalności Wydziału Ruchu Ulicznego K. R. zmuszeni jesteśmy protestować.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Że jednak jesteśmy krajem wszelakich możliwości, tego dowód znajdujemy w notatkach kilku pism codziennych w sprawie stosunku kolei żelaznych do komunikacji autobusowej. Znajdujemy tam mianowicie wiadomość, jakoby w sferach rządowych istniał zamiar zakazu prowadzenia przedsiębiorstw komunkacji autobusowej, konkurencyjnych dla kolei żelaznych. Cudowny zaiste pomysł! Usunąć konkurenta, a wtedy mając monopol na komunikacje można gospodarować jak się podoba bez obawy deficytu. A więc w dalszym ciągu można będzie podnosić co kilka miesięcy ceny biletów kolejowych— można będzie ładować do wagonów tyle osób, wiele się tylko pomieści i można będzie nadal się nie spieszyć. Dzisiaj autobusy przewożą publiczność szybciej, taniej, a często i wygodniej, niż koleje żelazne. Publiczność chętniej wsiada do autobusów, niż do pociągów i koleje nasze zaczynają też, podobnie jak koleje na Zachodzie, odczuwać porządnie konkurencję tego postępowego środka komunikacji, jakim są autobusy. Tylko, że na Zachodzie i wogóle w państwach kulturalnych, koleje podejmują lojalną walkę konkurencyjną, starając się dać większą jeszcze wygodę i większą szybkość od samochodów. Publiczność doskonale na tem wychodzi, mając coraz sprawniejsze środki komunikacji. My jednak nie uznajemy walki konkurencyjnej. Autobusy u nas zyskują sympatję publiczności — to zakazać eksploatowania linji, które obsługuje kolej, choćby czyniła to znacznie gorzej od samochodów! Chcesz jechać np. do Radomia —nie wolno ci przejechać w trzy godziny autobusem, a musisz trząść się koleją państwową 5 godzin! Oto biurokratyczne metody usuwania niewygodnej konkurencji. Jest to próbka naszych metod gospodarowania, pachnących nieco dzisiejszemi pojęciami najbliższego nam wschodu! Tylko o jednem zapominają ci genjalni projektodawcy — to jest o tem, że już wszędzie w ruchu pasażerskim, samochód zwycięża kolej — i że w niedługim czasie i w Polsce wszyscy jeździć będą samochodami. Wtedy i bez autobusów, każdy się dostanie gdzie będzie chciał, bez korzystania z drogich usług rządu, jeżeli uzna to za wygodniejsze dla siebie.

— — — — — — — — — — — — — — — —

O wystawie przemysłu sportowego i targach automobilowych, zorganizowanej w Łazienkach, na zasilenie Komitetu Olimpijskiego (początkowo miała to być wystawa tylko automobilowa) chciałem zamilczeć. Byłaby to chyba najlepsza przysługa oddana organizatorom — uważać za niebyłą tę niebywałą kompromitację. Wysoce sympatyczny cel nakazywał pobłażliwość, pomimo skandalicznej nieudolności i nieznajomości rzeczy, połączonej z niesłychaną pewnością siebie organizatorów. Ponieważ jednak sprawa nie zakończyła się jedynie na zwykłej klapie, a nosi znamiona oszukańczej afery, zorganizowanej pod firmą Komitetu Olimpijskiego, więc nie uważam za możliwe pokrywać dalej pobłażliwem milczeniem całej tej imprezy.

A więc przedewszystkiem parę słów o celowości tej wystawy. Wiadomo, iż organizatorzy mają śmiertelny żal i urazę do handlu samochodowego, za zbojkotowanie wystawy. O jednem tylko zapomi-

nają, to jest, że handel samochodowy jest u nas jak i wszędzie zorganizowany i po swoich potrzebach sam najlepiej wie. Jeżeliby uważał on wystawę za potrzebną obecnie, to posiadając do tego odpowiedni aparat międzynarodowy, wystawę taką zorganizowałby na dużą skalę. To jest pewne jednak, że organizatorami w takim razie byliby ludzie, z tego fachu, a nie obcy amatorzy. Wystawa nie jest bowiem dobroczynnym kiermaszem, a poważną imprezą handlową. O udaniu się wystawy decydują jedynie konjunktury handlowe, a udział wystawców zapewniony będzie tylko w tym razie, jeżeli widzieć oni będą w tem dla siebie korzyści handlowe. Handel samochodowy polski nie widział dla siebie obecnie najmniejszych korzyści w wystawie, ponieważ nie cierpi on na brak odbiorców, lecz na brak towaru, z powodu reglementacji przywozu. Ten powód nie pozwalał również wielu firmom ponoszenia dużych kosztów wystawy (wiadomo, iż organizatorzy wyznaczyli wygórowane poprostu ceny za miejsca). Pomimo jednak kategorycznego uchylenia się od udziału w wystawie handlu samochodowego, organizatorzy postanowili postawić na swojem, wychodząc widocznie z błędnego mniemania, wspólnego zresztą wszystkich laikom, organizującym imprezy dobroczynne, iż samochód i wszystko co z nim jest związane — to niewyczerpane źródło dochodów i korzyści. Impreza zakończyła się zasłużoną dla organizatorów, niezasłużoną zaś dla Komitetu Olimpijskiego klapą. Gdzie jednak Komitetowi wyrządzono największą krzywdę, to nie pokrywając zobowiązań pieniężnych komitetu wystawy, gdyż rzuca to cień na cały Komitet Olimpijski. Za ogłoszenia, umieszczone w naszem czasopiśmie zapłacono nam czekiem na P. K. O. — *nie mającym pokrycia.* Pachnie to wszak, według naszych ustaw, kryminałem. Gdy zwrócić chcieliśmy się do komitetu wystawy, to okazało się, iż zlikwidował on się, a raczej zaprzestał działalności jeszcze *przed zamknięciem wystawy.* Dwaj panowie podpisani na czeku p. Józef Adler i Wacław Rokosz, przezornie poukrywali się po za swoimi mieszkaniami prywatnymi. Nie w mocy naszej było stwierdzić, czy ulotnili się oni z zainkasowaną na wystawie gotówką. W każdym razie postępowanie pp. organizatorów nosi znamiona afery. A raczej może, aby nie być za surowym, określićby można tę sprawę znanem warszawskiem wyrażeniem — „granda". Niestety, tem słowem zmuszeni jesteśmy streścić sprawozdanie z wystawy przemysłu sportowego i z targów automobilowych.

Raid Poznańsko-Kaszubski

W dniach od 5 do 8 lipca r. b. przeprowadził Automobilklub Wielkopolski raid poznańsko - kaszubski. Trasa wynosiła 971,4 km. i podzielona została na trzy etapy. Pierwszy etap prowadził przez Gniezno — Inowrocław — Toruń — Bydgoszcz do Grudziądza. Etap ten wynosił 260,2 km. i przeprowadzony był nocą. Następne dwa etapy przejechano za dnia i to 2 etap: Grudziądz — Chojnice — Tczew — Kościerzyna — Żukowo — Gdynia, długość trasy 328 km., a 3 etap Gdynia — Puck — Wejcherowo — Kartuzy — Kościerzyna — Chojnice — Nakło — Rogoźno — Poznań, wynosił 383,2 km. Kierownictwo raidu spoczywało w rękach p. Ziołeckiego, jako komandora i pp. mjr. Ogurkowskiego i Wawrzyniaka, jako wicekomandorów. Regulamin raidu, opracowany przez Komisję Techniczno - Sportową A. W., przewidywał jako podstawę raidu regularność jazdy. W tym celu ustalono dla poszczególnych kategoryj minimalne i maksymalne średnie oraz dano możność uczestnikom deklarowania wyższej przeciętnej o 20% nie podwyższając maksymalnej średniej. Do raidu zgłosiło się 12 uczestników, a na starcie stanęło 11 maszyn. Jedna maszyna z powodu defektu przedtem się wycofała. Kolejność uczestników ustalono jak następuje:

1) Markowski Kazimierz na Tatrze, pojemność cylindrów 1100, deklarowana przeciętna 36 km., 2) Maćkowiak Wiktor inż. na Tatrze, poj. cyl. 1100, dekl. przec. 36 km., 3) Skibiński Józef na Tatrze, poj. cyl. 1100, dekl. przec. 36 km.; 4) Szułczyński Dyonizy na F. N., poj. cyl. 1500, dekl. przec. 36,3 km.; 5) Siciński Janusz na Chenard - Walcker, poj. cyl. 1500, dekl. przec. 37,95 km.; 6) hr. Michałowski Józef na Mercedes-Benz, poj. cyl. 2000, dekl. przec. 42 km.; 7) Bartkiewicz Marjan na Fiacie 520, poj. cyl. 2244, dekl. przec. 45,6 km.; 8) Duszyński Marjan inż. na Tatrze, poj. cyl. 2310, dekl. przec. 45,6 km.; 9) Stachowski Zygmunt na Mercedes-Benz, poj. cyl. 2586, dekl. przec. 39,9 km.; 10) Głowiński Stefan na Renault, poj. cyl. 2915, dekl. przec. 45,6 km.; 11) Ratajczak Józef na Buick'u, poj. cyl. 3380, dekl. przec. 50,4 km.

Start naznaczono na godzinę 22-gą z przed lokalu A. W. W odstępach dwuminutowych wystartowały kolejno maszyny na trasę. Ostatnia maszyna startowała o godz. 22.20. Celem zniewolenia uczestników raidu do jaknajregularniejszej jazdy ustanowiono na każdym etapie po dwa tajne punkty kontrolne. Funkcje kontrolerów powierzono pp. inż. Piątkowskiemu i Broniarzowi. Pozatem każdy samochód miał przydzielonego komisarza. Pierwszy etap do Grudziądza przebyły wszystkie maszyny na czas i bez wypadku nie przekraczając swej przeciętnej. Po krótkim odpoczynku wyruszono o godz. 9-ej do Gdyni. Mimo trudnej trasy, zwłaszcza na ostatnim odcinku etapu i tu,

tak maszyny, jak i kierowcy spełnili w całej pełni swe zadanie. Nastąpił jeden dzień wypoczynku w Gdyni, w którym zwiedzono miasto, urządzenia portowe oraz popołudniu urządzono wycieczkę na Hel. W niedzielę, c godz. 6-ej wyruszono drogą powrotną do Poznania. Do mety przybyło 10 maszyn. Nr. 3, prowadzony przez p. Skibińskiego z powodu defektu motoru odpadł pod Kościerzyną. W ostatecznem obliczeniu usta lono następujące lokaty:

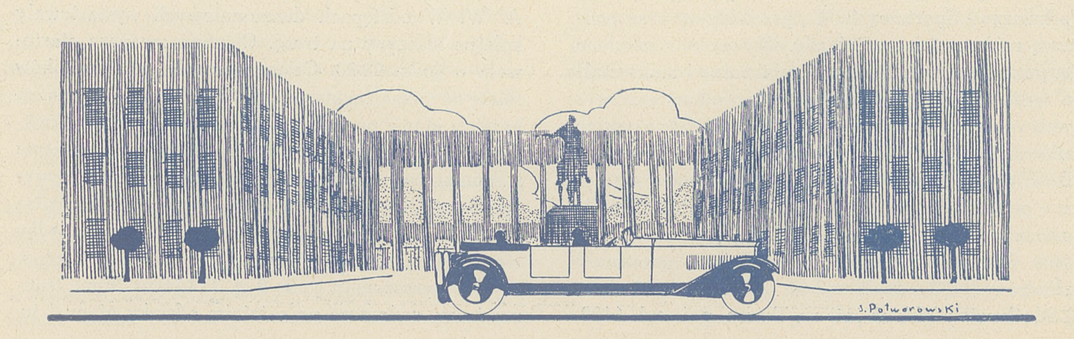
I. nr. 2, kierowca p. inż. Maćkowiak Wiktor, samochód Tatra na możliwych 82 pkt. zdobył 82 pkt. dodatnie. II. nr. 10, kier. p. Głowiński Stefan, sam. Renault, na możl. 82 pkt. zdob. 82 pkt. dod. III. nr. 1, kier. p. Markowski Kazimierz, sam. Tatra, na możl. 82 pkt. zdobył 79 pkt. dod. IV. nr. 6, kier. p. hr. Michałowski Józef, sam. Mercedes-Benz, na możl. 79 pkt. zdobył 76 pkt. dod. V. nr. 7, kier. p. Bartkiewicz Marjan, sam. Fiat 520, na możl. 70 pkt. zdobył 64 pkt. dod. VI. nr. 5, kier. p. Siciński Janusz, sam. Chenard-Walcker, na możl. 65 pkt. zdobył 48 pkt. dod. VII. nr. 11, kier. p. Ratajczak Józef, sam. Buick, na możl. 68 pkt. zdobył 48 pkt. dod. VIII. nr. 8, kier. p. inż. Duszyński Marjan, sam. Tatra, na możl. 78 pkt. zdobył 8 pkt. dod. IX. nr. 9, kier. p. Stachowski Zygmunt, sam. Mercedes-Benz, na możl. 30 pkt. dod. był 15 pkt. karnych.

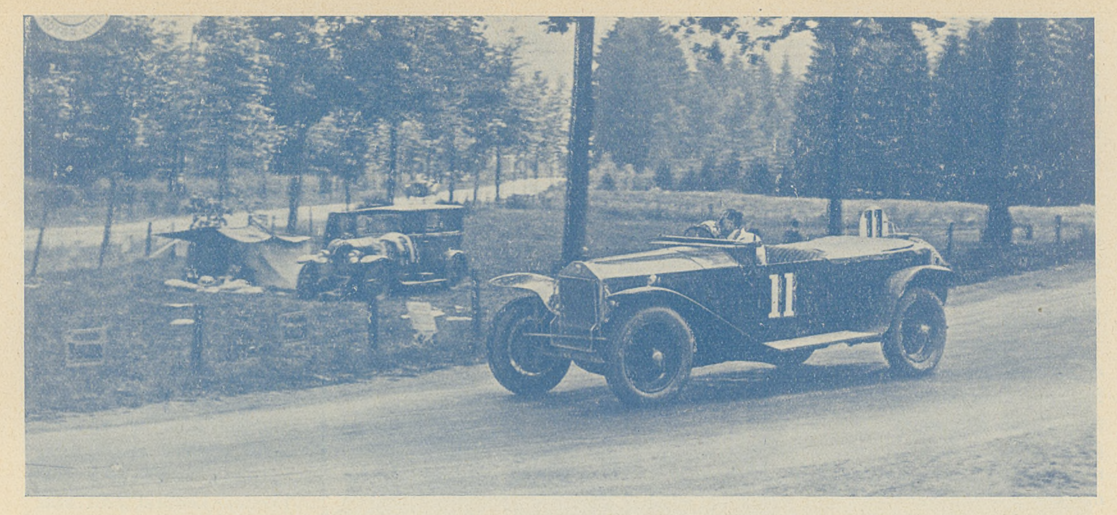
Samochód nr. 4, prowadzony przez p. Szułczyńskiego Dyonizego, z powodu zmylenia trasy za Wągrowcem, podległ dyskwalifikacji. W ogólnem obliczeniu zdobył 6 pkt. karnych. W większej części wypadków zmniejszenie punktów dodatnich spowodowane zostało mniejszą ilością miejsc normalnych oraz przekroczeniem przeciętnej szybkości maksymalnej. Samochód nr. 8, przejechał pierwsze dwa etapy w czasie i warunkach jaknajlepszych. Dopiero na trzecim odcinku trzeciego etapu z powodu zatkania przewodu benzynowego uległ pewnemu opóźnieniu. Siła woli i umiejętność kierowcy zezwoliły na ukończenie raidu w stosunkowo dobrym czasie. Ogólnie podkreślić należy wysoki bez różnicy wyczyn kierowców oraz wartość startujących maszyn.

Trzy nagrody ufundowane przez A. W. zdobyli: I nagrodę p. inż. Wiktor Maćkowiak; II nagrodę p. Stefan Głowiński (decydował przy równej ilości punktów w myśl regulaminu mniejszy litraż) i III nagrodę p. Markowski Kazimierz. Pozatem przyznano pp hr. Michałowskiemu, Bartkiewiczowi, Sicińskiemu, Ratajczakowi i inż. Duszyńskiemu dyplomy uznania.

Do wyżej wymienionych nagród ufundowała firma „Galicja" czwartą nagrodę za najmniejsze zużycie benzyny „Lot". Do tej konkurencji zgłosiło się 5 zawodników, którzy przez cały czas raidu używali do napędu tylko benzynę „Lot". W konkurencji o tą nagrodę zajął pierwsze miejsce p. Zygmunt Stachowski na samochodzie Mercedes-Benz, limuzyna, pojemność cyl. 2586, waga samochodu 1850 kg., zużywając 140 ltr. benzyny „Lot". Drugie miejsce zdobył p. Dyonizy Szułczyński na samochodzie F. N. torpedo, pojemn. cyl. 1500, waga samochodu 990 kg., a trzecie miejsce p. Kazimierz Markowski na samochodzie Tatra-torpedo, pojemn. cyl. 1100, waga samochodu 650 kg. W przeliczeniu na 100 km. zużyto benzyny: p. Stachowski 14,41 ltr., p. Szułczyński 9,52 ltr., p. Markowski 8,44 ltr. Maszyny jadące na benzynie „Lot" nie wykazały żadnych defektów.

Na specjalne podkreślenie zasługuje życzliwość okazana kierownictwu raidu przez firmy „Brzeskiauto" i „Dakla". Samochody postawione przez powyższe firmy kierownictwu raidu do dyspozycji, umożliwiły w wysokiej mierze sprawne przeprowadzenie raidu. Samochód „Fiat 501" stawiony przez firmę „Brzeskiauto" przez cały czas raidu pracował bez zarzutu, jak również samochód „Mercedes-Benz" z firmy „Dakla". Samochód „Adler" jedynie z powodu braku opon musiał być w Grudziądzu wycofany Kierownictwo raidu składa powyższym firmom szczere podziękowanie.





Grand Prix Belgji. Samochód Lancia zwyciężył w kategorji trzech litrów.

Grand Prix Belgji

Zawody o Grand Prix Belgji, rozgrywane co roku jako dwudziestoczterogodzinny konkurs wytrzymałości, odbyły się w dniach 7 i 8 lipca na pięknym obwodzie szosowym w Francorchamps koło Spa. Do startu zgłosiło się 30 współzawodników na samochodach amerykańskich, francuskich i włoskich, natomiast belgijskiego wozu nie było ani jednego.

W sobotę 7 lipca o godz. 4 po południu wyruszyły na ciężką próbę następujące samochody:

Kat. pow. 3000 cm³: 2. Auburn (Dubois - Thoua), 4. Chrysler (Zehender - Ledure), 5. Chrysler (Stoffel-Rossignol), 6. Chrysler (de Vere - Mongin), 7. Chrysler (Hommel-Springuel), 8. Chrysler (Saint Agnes-Gros).

Kat. 3000 cm.³: 10. Bugatti (Bouriano - Cordoba), 11. Lancia (Gouvion - Levrelle), 12. Bugatti (Delzaert-Caerels), 14. Bugatti (Reinartz - Charlier).

Kat. 2000 cm.³: 15. Georges Irat (Burie - Rost), 16. Georges Irat (Rossi-Molnier), 17. Georges Irat (Georges-Blin), 18. Georges Irat (André - Kervyn), 19. Barette (Barette - Simons), 20. Bugatti (Tiers-de Zuniga).

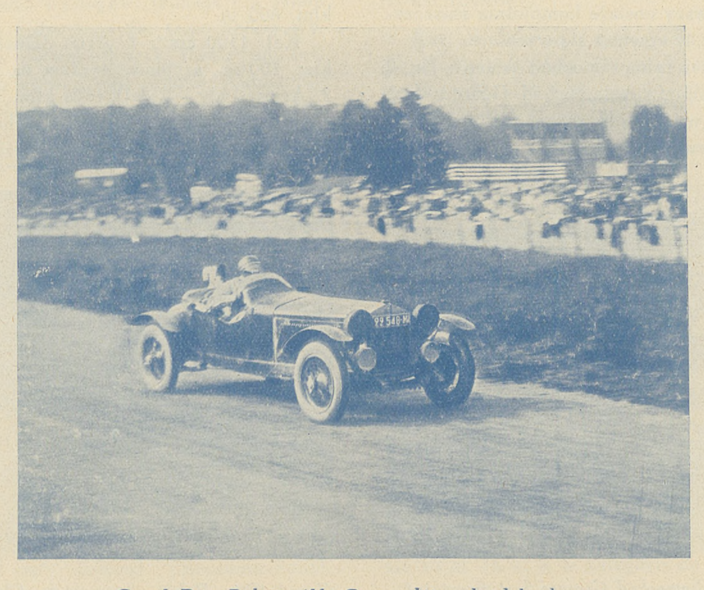
Kat. 1500 cm³: 21. Bugatti (Evrard - Barthelemy), 23. Chenard Walcker (Breyre - Cornet), 24. Alfa Romeo (Marinoni - Iwanowski), 25. Alfa Romeo (Raszewski - Quinette).

Kat. 1100 cm³: 27. Amilcar (Janne - Derihont), 28. Amilcar (bracia Rouleau), 29. Amilcar (Legat - Huterland), 30. B. N. C. (Doré - Treunet), 31. Aries (Laly - Rigal), 32. La Licorne (Hashe - Bleyfucoz), 33. Aries (Duray - Delano), 34. S. C. A. P. (Taosch - Simance), 35. Th. Schneider (Lelaertz - Stroeffer),

Kat. 750 cm.³: 36. Senechal (Thelluson).

Na starcie wydarzyło się lekkie zamieszanie, a mianowicie kilka samochodów wpadło na siebie, skutkiem czego Auburn Nr. 2 wystartował z siedmiominutowem opóźnieniem, Chrysler Nr. 4 stracił pięć minut, a Bugatti Nr. 14 jedną minutę.

W pierwszem okrążeniu przechodzi na czele Bouriano na samochodzie Bugatti Nr. 10, pokrywając



Grand Prix Belgji. Alfa Romeo bije rekord konkursu.

14.900 metrów w 8 m. 48 s., z szybkością średnią 102 klm/g. Następnie w trzeciem okrążeniu na pierwsze miejsce wyszedł Iwanowski na samochodzie Alfa Romeo Nr. 24.

Tymczasem Reinartz na samochodzie Bugatti Nr. 14 jedzie bardzo szybko, odrabiając swoje opóźnienie. Ósme okrążenie przebywa on w czasie 7 m. 53 s., to jest z szybkością średnią 113,5 klm/g. W 19 okrążeniu udaje mu się wyminąć Iwanowskiego i odtąd Bugatti Nr. 14 prowadzi przez czas dłuższy.

Dopiero po czterech godzinach jazdy samochód francuski zatrzymuje się na punkcie zaopatrywania, gdzie stoi przeszło 17 minut, tracąc swe pierwsze miejsce, znowu na rzecz wozu Alfa Romeo Nr. 24.

Przez cały ten czas wycofały się z konkursu następujące maszyny: Bugatti Nr. 10, B. N. C. Nr. 30, Amilcar Nr. 29, Alfa Romeo Nr. 25 i Amilcar Nr. 27.

W połowie konkursu, czyli o czwartej z rana, bieg prowadzi dalej mała maszyna włoska. Przebyła ona dystans 1222 klm. Na drugiem miejscu idzie Bugatti Nr. 12.

Grand Prix Belgji. Iwanowski i Marinoni po zwycięstwie.

Szeregi współzawodników zaczynają się silnie przerzedzać. Wycofują się Amilcar Nr. 28 i Th. Schneider Nr. 35 z powodu defektów. Potem niemal równocześnie zapalają się samochody Bugatti Nr. 14 i 20, przyczem pierwszy zostaje kompletnie zniszczony. Wóz Bugatti Nr. 12 również się wycofuje.

Po godzinie ósmej rano samochód Auburn Nr. 2 zawadził przy wymijaniu o samochód Georges Irat Nr. 17. Oba wozy wpadły do rowu, rozbijając się, przyczem obaj kierowcy się poranili.

Odtąd aż do końca wyścigu, który nastąpił w niedzielę o czwartej popołudniu, niema żadnych poważniejszych zmian. Samochód Alfa Romeo Nr. 24, idąc ciągle na pierwszem miejscu, przebył największy dystans ze wszystkich współzawodników, a mianowicie 2563 klm. 900 m. z rekordową szybkością średnią 102,6 klm/g. Bardzo piękny rezultat osiągnęły amerykańskie samochody Chrysler, których cały zespół ukończył bieg, po bardzo spokojnej i regularnej jeździe.

W poszczególnych kategorjach osiągnięte zostały następujące rezultaty:

Kat. pow. 3000 cm.^{3}: 1. Chrysler (de Vere-Mongin) 2231 klm. 300 m., szybkość średnia na godzinę 93 klm.; 2. Chrysler (Zehender-Ledure) 2201 klm. 700 m.; 3. Chrysler (Stoffel-Rossignol) 2038 klm.; 4. Chrysler (Hommel-Springuel) 1752 klm. 300 m.; 5. Chrysler (Saint Agnes-Gros).

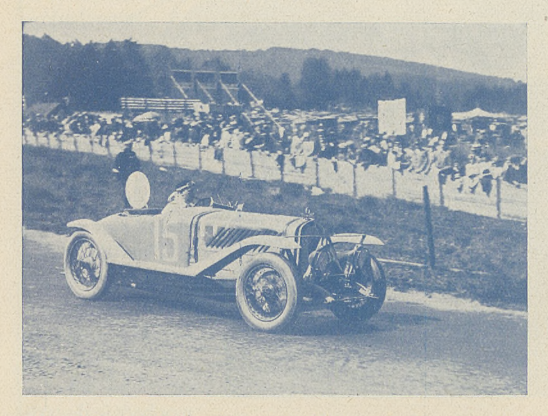
Kat. 3000 cm.^{3}: 1. Lancia (Gouvion-Levrelle) 2038 klm. 300 m., szybkość średnia na godz. 84,9 klm.

Kat. 2000 cm.^{3}: Georges Irat (Burie-Rost 2158 klm. 700 m.; szybkość średnia na godzinę 90 klm.; 2. Georges Irat (André-Kervyn) 1860 klm. 300 m.;

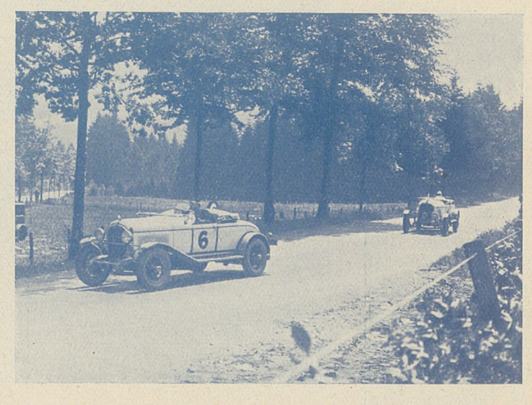
Kat. 1500 cm.^{3}: 1. Alfa Romeo (Iwanowski - Marinoni), 2563 klm. 900 m., szybkość średnia na godzinę 102,6 klm.; 2. Bugatti (Evrard - Barthelemy) 2007 klm. 600 m.

Kat. 1100 cm.^{3}: 1. Aries (Duray - Delano) 1879 klm. 100 m., szybkość średnia na godzinę 78,2 klm.; 2. Aries (Laly - Rigal) 1806 klm. 300 m.

Kat. 750 cm^3: 1. Senechal (Thelluson) 1395 klm. 800 m., szybkość średnia na godzinę 58, 4 klm.



Grand Prix Belgji. Samochód Georges Irat zwyciężył w kategorji dwóch litrów.



Grand Prix Belgji. Samochody Chrysler wyróżniły się swą szybkością i regularnością.



Grand Prix Niemiec. Start.

Grand Prix Niemiec

1928.

Tegoroczne zawody o Grand Prix Niemiec składać się miały z dwóch wyścigów: jednego dla samochodów sportowych i drugiego dla samochodów wyścigowych. Zupełny jednakże brak zainteresowania wyścigiem maszyn specjalnych skłonił Automobilklub Niemiec do skreślenia tego biegu z programu zawodów i do ograniczenia się jedynie na wyścigu samochodów sportowych.

Wyścig ten, zorganizowany w niedzielę 15 lipca na słynnym torze szosowym Nürburg Ring w Nadrenji, zgromadził na starcie bardzo interesującą konkurencję. Obok bowiem wielu kierowców niemieckich uczestniczyli w konkursie zawodnicy z Anglji, Francji, Włoch, Czechosłowacji i Austrji, co, rzecz prosta, spowodowało wielkie zainteresowanie wyścigiem. Specjalne zaciekawienie budziło spotkanie ekipy niemieckich samochodów Mercedes-Benz typu SS. z oficjalnie zgłoszoną ekipą francuskich wozów Bugatti.

Wyścig rozegrany został na dystansie 509,4 klm w 18 okrążeniach trudnego toru. Startowały ogółem 33 samochody, podzielone na trzy następujące grupy:

Kat. pow. 3000 cm^3: Kimpel (Mercedes-Benz), Werner (Mercedes-Benz), Merz (Mercedes-Benz), Caracciola (Mercedes-Benz), Walb (Mercedes-Benz), Birkin (Bentley).

Kat. do 3000 cm^3: Junek (Bugatti), Kalnein (Bugatti), Mettenheimer (Bugatti), Kappler (Bugatti), Heusser (Bugatti), Modersohn (N. A. G.), Momberger (Bugatti), Gomori (Itala), Chiron (Bugatti), Brilli Peri (Bugatti), Conelli (Bugatti), Minoia (Bugatti).

Kat. do 1500 cm^3: Andreae (Bugatti), Emmerich (Talbot), Simons (Bugatti), Halle (Amilcar) Stumpf (Hag Gastell), Seibel (Bugatti), Bischoff (Chiribiri), Marendaz (Marendaz), Burgaller (Bugatti), Kersting (Bugatti), Meister (Amilcar), Bittman (Bugatti), pani Einsiedel (Bugatti), Macher (Dixi), Charlier (Lombard).

Pierwsze okrążenie przechodzi na czele Caracciola na sam. Mercedes-Benz, kończąc je w czasie 15 m. 55,2 s. z szybkością średnią 106,5 klm/g. Za nim drugi, o 19 sekund w tyle idzie Walb na Mercedes-Benz, a jako trzeci — Birkin na Bentley. W kategorji do trzech litrów prowadzi Chiron na Bugatti, w czasie 16 m. 16 s., a w kategorji do półtora litra — Simons na Bugatti.

W następnem okrążeniu rozpoczynają się już pierwsze pechy. Przy wymijaniu Walb na samochodzie Mercedes-Benz wyleciał z toru, rozbijając maszynę. Kierowca ten odtąd jeździł na zmianę z Wernerem. Na jednym z licznych zakrętów rozbił się Bischoff na sam. Chiribiri, przyczem wóz spalił się. Modersohn na sam. N. A. G. wycofał się z powodu defektów smarowania. Na pierwszem miejscu nadal znajduje się Caracciola, za którym idą Merz, Werner i Kimpel, wszyscy na samochodach Mercedes-Benz.

Werner zatrzymuje się w trzeciem okrążeniu dla wymiany kół tylnych. W czwartej rundzie odpada Mettenheimer na Bugatti, a wkrótce po nim wycofuje się Heusser na Bugatti z powodu defektu w napędzie. Momberger na Bugatti staje później z uszkodzoną pompką wodną, a jakiś defekt silnika unieruchamia Charliera na sam. Lombard.

Pierwszy poważniejszy wypadek zdarzył się kierowcy Halle, który wywrócił się na zakręcie ze swym samochodem Amilcar, odnosząc tak ciężkie obrażenia, że przewieziony do szpitala, zmarł w kilka dni później.

W piątem okrążeniu Caracciola bije rekord toru



Grand Prix Niemiec. Dwoje utytułowanych zawodników: hrabina Einsiedel i markiz Brilli Peri.

Nürburg Ring, pokrywając 28,3 klm. w czasie 15 m. 13,2 s. z szybkością średnią 111, 6 klm/g.

Liczba wycofanych wozów rośnie w dalszym ciągu. Odpada Stumpf na samochodzie Hag Gastell, a po nim Meister na sam. Amilcar. Seibel na sam. Bugatti rozbił się, przyczem wóz objęły płomienie. Wreszcie gigantofony meldują o tragicznym wypadku. Na jednym z zakrętów czeski kierowca Junek na sam. Bugatti wpadł na kamienny mur, rozbijając maszynę. Mechanik wyszedł cało, natomiast kierowca wyrzucony z wozu uderzył głową o kamień i zabił się na miejscu.

Okropny ten wypadek wywołał łatwo zrozumiałe przygnębienie. Junek cieszył się bowiem ogólną sympatją, tak jak i jego żona Eliza, również sławna kierowczyni wyścigowa, która była obecną na zawodach i miała nawet zastąpić męża za kierownicą. Na znak żałoby wycofały się natychmiast z wyścigu dwa wozy prowadzone przez czeskich kierowców (Emmerich—Talbot, Bittman—Bugatti), a czeskie flagi opuszczono do połowy masztu.

Dalej odchodzą jeszcze z wyścigu Gomori na sam. Itala i Anglik Marendaz na maszynie własnej konstrukcji. To też w połowie biegu na torze pozostaje już tylko 17 wozów. Pierwszy idzie ciągle Caracciola na sam. Mercedes-Benz, natomiast na drugie miejsce wyszedł Brilli Peri na Bugatti. Nie utrzymał się on na niem jednakże zbyt długo, gdyż musiał kilkakrotnie przystawać na punkcie zaopatrzenia, tracąc wiele czasu, skutkiem czego wyminęli go ponownie Merz i Werner.

Odpada Kalnein na sam. Bugatti, któremu rozleciała się przednia oś przy dużej szybkości. Na szczęście kierowca zdołał opanować i zatrzymać maszynę.

Ogromne gorąco coraz to bardziej zaczyna dawać się we znaki kierowcom i maszynom. Najbardziej poszkodowanym skutkiem upału jest Chiron na sam. Bugatti, któremu silnie podciągnięte hamulce zaczęły same działać od gorąca, hamując stale maszynę. Nic dziwnego więc, że Chiron, który początkowo jechał świetnie, później coraz to bardziej pozostawał w tyle. Gdy na punkcie zaopatrzenia rzecz ta wyszła na jaw, Chiron stracił dalsze 12 minut na ochłodzenie bębnów hamulcowych, co, rzecz jasna, do reszty zniweczyło jego szanse.

Jedyna kierowczyni biorąca udział w wyścigu, pani Einsiedel na Bugatti, czując się zmęczona ustąpiła kierownicy Heusserowi, który jednakże przejechał tylko cztery okrążenia i wycofał się. Odpadają również Kappler i Burgaller, obaj na Bugatti.

Tempo wyścigu zaczyna słabnąć. Caracciola zatrzymuje się, wobec czego pierwsze miejsce zajmuje Merz, który od początku biegu prowadził swego Mercedesa bez zmiany. Caracciola ustąpił kierownicy Wernerowi, który ponownie dochodzi Merza i znów wysuwa się na czoło. W rezultacie na trzech pierw-

szych miejscach finiszują samochody Mercedes-Benz, które dzięki olbrzymiej pojemności cylindrów swych silników, zaopatrzonych w dodatku w kompresory, były bez konkurencji na trudnym torze Nürburg Ring. Znacznie słabsze samochody Bugatti dzielnie walczyły z niemi przez cały czas biegu, osiągając w klasyfikacji rezultaty niewiele gorsze.

Ostateczne wyniki wyścigu przedstawiają się następująco:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 4 g. 54 m. 24,4 s., szybkość średnia na godzinę 103,8 klm.
2. Merz (Mercedes-Benz) 4 g. 56 m. 02,4 s.
3. Werner (Mercedes-Benz) 5 g. 04 m. 23,6 s.
4. Brilli Peri (Bugatti) 5 g. 05 m. 16,8 s.
5. Kimpel (Mercedes-Benz) 5 g. 06 m. 29,2 s.
6. Chiron (Bugatti) 5 g. 17 m. 26, 6 s.
7. Minoia (Bugatti) 5 g. 23 m. 08,8 s.
8. Birkin (Bentley) 5 g. 25 m. 28,4 s.
9. Conelli (Bugatti).
10. Simons (Bugatti) 5 g. 42 m. 42,6 s.
11. Kersting (Bugatti) 6 g. 02 m. 01,2 s.
12. Andreae (Bugatti).
13. Macher (Dixi).

Mak.

Zawody w Saint Sebastien

Do rzędu najpiękniejszych konkursów automobilowych należą doroczne zawody w Saint Sebastien, tak się bowiem zawsze składa, że gromadzą one ciekawą konkurencję, dając pole do interesujących walk najsławniejszym kierowcom i najlepszym maszynom.

I w tym roku, zgodnie z tradycją, klasyczny meeting hiszpański, wypadł niezmiernie udatnie. Złożyły się nań dwie imprezy: wyścig o Grand Prix Saint Sebastien, dostępny dla samochodów wyścigowych, który odbył się w środę 25 lipca, oraz wyścig wozów sportowych o Grand Prix Hiszpanji, który urządzony został w niedzielę 29 lipca. Oba te biegi miały przebieg bardzo interesujący i przyniosły piękne i ciekawe rezultaty.

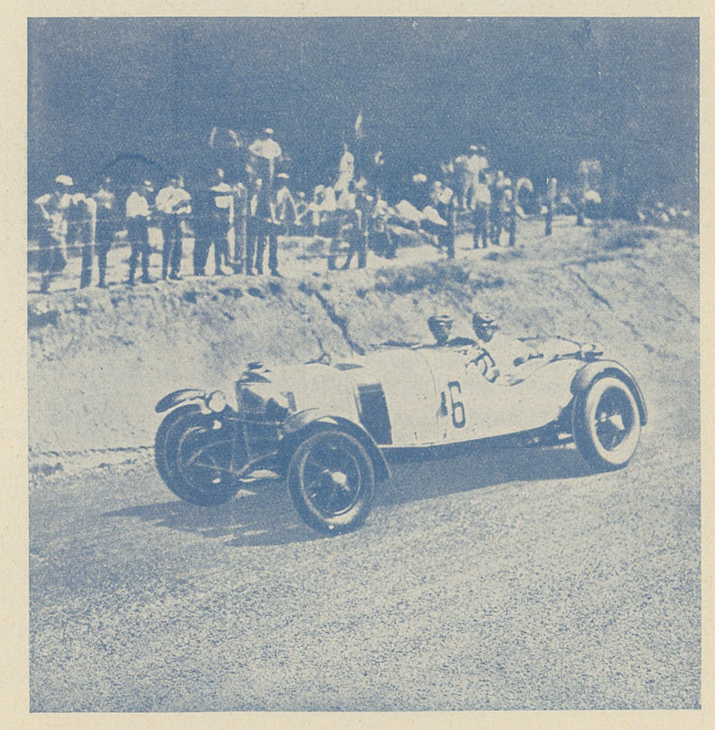
Wyścig o Grand Prix Saint Sebastien, rozegrany na przestrzeni 693 klm. w 40 okrążeniach trudnego toru szosowego Lasarte, był pomyślany jako „kryterjum asów", to znaczy że startować w nim mogli jedynie najsławniejsi kierowcy wyścigowi. I w rzeczywistości na dziewięciu zgłoszonych współzawodników widniało siedem tak sławnych nazwisk, jak zeszłoroczny mistrz świata Robert Benoist, Divo, Chiron, Lehoux, Lepori, Williams i Zehender. Dwaj pozostali kierowcy, Hiszpanie Blancas i Torres, znani jedynie w swoim kraju, startowali w tem gronie jako zdecydowani outsiderzy.

Wszyscy bez wyjątku zawodnicy jechali na samochodach Bugatti, tak iż był to jedynie wyścig kierowców, a nie marek.

Początkowo bieg prowadzi Divo, oddalając się coraz bardziej od swych przeciwników. Za nim idą Chiron, Williams i Benoist. Jednakże Chiron przystaje dla wymiany świec i traci trzy minuty, a Williams zatrzymuje się dwukrotnie i odpada z wyścigu, to też wkrótce kolejność się zmienia. Na drugie miejsce wysuwa się Lehoux, za którym idą Benoist i Zehender.

W dwunastem okrążeniu Divo, który był faworytem, wycofuje się z powodu zupełnego zdarcia hamulców. Na czele idzie teraz Lehoux, a gdy ten zatrzymał się dla nabrania benzyny, prowadzenie objął na krótko Zehender. Lehoux wyminął go jednak ponownie i prowadził do okrążenia szesnastego, w którem na pierwsze miejsce wyszedł Benoist.

Tymczasem Chiron odrabia swoje opóźnienie i ja-

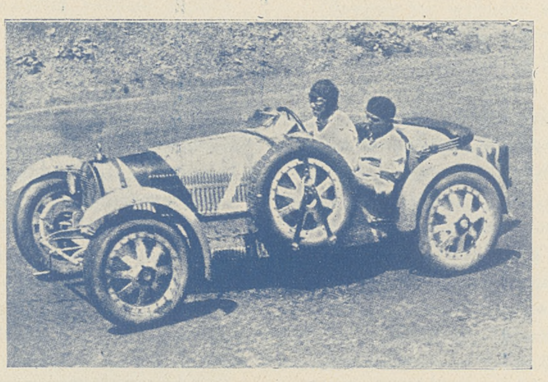


Grand Prix Niemiec. Zwycięzca Rudolf Caracciola na sam. Mercedes Benz w pędzie.

dąc bardzo szybko wysuwa się na drugie miejsce, pociągając za sobą na trzecie miejsce Bourliera, któremu oddał kierownicę zmęczony Lepori. Obaj ci kierowcy w pięknym swym zrywie biją rekord toru Lasarte, przyczem Chiron pokrywa jedno okrążenie w czasie 7 m. 19 s. z szybkością średnią 142 klm/g.

Świetny ten kierowca zaczyna dochodzić do Roberta Benoist, który broni się zaciekle, jednakże ma niestety maszynę nieco powolniejszą. W 32 okrążeniu Chiron mija triumfalnie mistrza świata. W temże okrążeniu wycofuje się Bourlier i wszystko pozostaje bez zmiany aż do końca. Kierowcy finiszują w następującym porządku:

1. Chiron (Bugatti 2000 cm³) 5 g. 20 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 129 klm. 659 m., rekord.
2. Benoist (Bugatti 2300 cm³) 5 g. 22 m. 57 s.
3. Lehoux (Bugatti 2000 cm³) 5 g. 32 m. 36 s.
4. Zehender (Bugatti 1500 cm³) 5 g. 42 m. 25 s.
5. Blancas (Bugatti 2300 cm³).
6. Torres (Bugatti 1500 cm³).



Grand Prix Niemiec. Brilli Peri na sam. Bugatti zwyciężył w kategorji trzylitrowej.

Rozegrane w niedzielę 29 lipca zawody o Grand Prix Hiszpanji dla samochodów sportowych, były dostępne dla maszyn wszelkich kategorji. To też, aby wyrównać szanse współzawodników, konkurs składał się z przedbiegów eliminacyjnych dla wozów poszczególnych kategorji oraz z finału, który zgromadził do ostatecznej walki w handicapie zawodników zakwalifikowanych z przedbiegów.

Do przedbiegów eliminacyjnych stanęła bardzo pokaźna liczba 44 samochodów, podzielonych na cztery następujące grupy:

Kat. pow. 3000 cm³: de Vere (Chrysler), Zehender (Chrysler), Stoffel (Chrysler), Leblanc (Stutz), Bouriat (Peugeot), Laly (Aries), Duray (Aries), Monreal (Auburn), Dupeyron (Renault), de Zuniga (Auburn).

Kat. do 3000 cm³: Burrie (Georges Irat), André (Georges Irat), Barrette (Ballot), Besaucele (Ballot), de Maleplane (Bugatti), Chiron (Bugatti), Reynartz (Bugatti), Williams (Bugatti), Carrirosa (Bugatti), Bouriano (Bugatti), pani Jennky (Bugatti).

Kat. do 1500 cm³: Palis (Bugatti), Ballard (Tracta), Aterrosagasti (Bugatti), pani Itier (Bugatti), Delemer (E. H. P.), Chassaigne (Senechal), Sabipa (Bugatti).

Kat. do 1100 cm³: Benoist (Tracta), Gauthier (Salmson), Christian (Lombard), Sarasua (Amilcar), Raphaël (Aries), Jourdan (Salmson), Moran (Rally), Martinatti (Salmson), Signoret (Salmson), Villefranche (Rally), Larrinaga (Riley), Rigal (Aries), Cerbone (Tony), Lepicard (Donnet) Isaia (B. N. C.), de Joncy (Norton).

Na starcie przedbiegów wydarzył się komiczny wypadek. Mianowicie jeden z kierowców, który miał jechać na pierwszorzędnej maszynie... nie potrafił uruchomić swego wozu, ku ogromnej wesołości licznie zgromadzonych widzów. Podobno, co wydaje się już mało prawdopodobne, kierowca ten nie umiał wcale prowadzić samochodu.

Podczas biegu uległ wypadkowi znany kierowca Sabipa, odnosząc szereg poważnych kontuzji. Wypadek miał również kierowca hiszpański Leblanc, na szczęście bez żadnych następstw.

Największą szybkość w przedbiegach, rozegranych na przestrzeni 260 klm., uzyskał de Vere, na samochodzie Chrysler. Wyniki przedbiegów są następujące:

Kat. pow. 3000 cm³: 1. de Vere (Chrysler) 2 g. 24 m. 35 s.; 2. Duray (Aries); 3. Stoffel (Chrysler); 4. Monreal (Auburn).

Kat. do 3000 cm³: 1. Burrie (Georges Irat) 2 g. 25 m. 50 s.; 2. Bouriano (Bugatti); 3. pani Jennky (Bugatti); 4. Reynartz (Bugatti); 5. Williams (Bugatti); 6. André (Georges Irat); 7. Chiron (Bugatti).

Kat. do 1500 cm³: 1. Palis (Bugatti) 2 g. 37 m. 40 s.; 2. Delemer (E. H. P.); 3. Ballard (Tracta).

Kat. do 1100 cm³: 1. ex aequo Jourdan (Salmson) i Signoret (Salmson) 2 g. 37 m. 40 s.; 3. Benoist (Tracta); 4. Moran (Rally); 5. Larrinaga (Riley).

W finale, rozegranym w formie handicapu, również na przestrzeni 260 klm., startowały 23 samochody. Zupełnie bez walki zwyciężył tu znakomity kierowca Chiron na samochodzie Bugatti. Ostateczne rezultaty wypadły, jak następuje:

1. Chiron (Bugatti) 2 g. 25 m., szybkość średnia na godzinę 105 klm.; 2. Bouriano (Bugatti) 2 g. 30 m. 14 s.; 3. Delemer (E. H. P.) 2 g. 30 m. 37 s.; 4. Christian (Lombard) 2 g. 35 m. 43 s.; 5. Laly (Aries) 2 g. 35 m. 51 s.; 6. de Vere (Chrysler) 2 g. 36 m. 24 s.

Zasługuje na podkreślenie, że Chiron wygrał zawody samochodów sportowych na tym samym wozie, na którym przed kilku dniami zwyciężył w biegu samochodów wyścigowych o Grand Prix Saint Sebastien. Świadczy to, że obecna formuła wyścigowa, która mogła dopuścić do podobnych herezji, jest nieodpowiednią i stanowczo wymaga jaknajbardziej radykalnych modyfikacji.

Mrk.

Możliwości Środowiska Krakowskiego

Rozwój sportu samochodowego w pewnem środowisku zależy od wielu okoliczności i czynników przypadkowych. Jeżeli zastanawiamy się nad tem, jakie istnieją w pewnem środowisku możliwości jego rozwoju, to musimy uwzględnić możliwie największą ilość tych okoliczności. Przedewszystkiem zaś te, które przewidzieć się dadzą, które niejako już na miejscu istnieją i naturalnie oddziaływują. Są to warunki, że tak powiem, objektywne, — niezależne od woli ludzkiej, dane przez naturę i przez pewien specjalny zbieg okoliczności, od woli ludzkiej niezależny.

Jeżeli pociągniemy na mapie cyklem około Krakowa krąg o promieniu 120—150 klm. to będziemy zdumieni, jak obszerne i różnorodne okolice znajdują się w jego zasięgu. Na wschód prawie po Rzeszów, na południe głęboko poza granice Czechosłowacji prawie po Niżnie Tatry, na Zachód dość daleko w granice Niemiec. Jeżeli przyjrzymy się tym terenom bliżej i uważniej, musimy stwierdzić, że są to, może najpiękniejsze, a w każdym razie najpopularniejsze polskie tereny turystyczne, predestynowane do żywego i stałego ruchu turystyki samochodowej. Tatry i Podhale, Pieniny, Podkarpacie sądeckie i beskidzkie, przepiękny Śląsk Cieszyński i puszcze pszczyńskie, zamki doliny Dunajca i okolic Krakowa, uzdrowiska podkarpackie ,jak Rabka i Krynica, wszystko to leży w zasięgu okolic, które śmiało możemy nazwać terenem rozwoju krakowskiego automobilizmu, terenem krakowskim.

To naturalne bogactwo piękna krajobrazu przyczynia się zdaniem mojem najwięcej do popularyzacji turystyki samochodowej na terenie krakowskim już od wielu lat. W granicach dziennej jazdy nawet najsłabszego pojazdu motorowego, w granicach 200—250 klm. znajduje się koło Krakowa tyle pięknych okolic, tyle osobliwości przyrody wartych zwiedzenia, że myśl użycia samochodu dla zbliżenia się do nich narzuca się sama przez się. I turystyka samochodowa rozwija się tu dawno i silnie.

Sport samochodowy w naszych warunkach, rozwija się na ruchu turystycznym. Nie mamy w Polsce ruchu sportowego opartego o pracę konstrukcyjną, nie mamy fabryk samochodów, któreby finansowały specjalne autodromy, specjalne szosy wyścigowe i puszczały na nie maszyny specjalne. Sport samochodowy w Polsce rozwija się prawie wyłącznie jako sport dżentelmeński, a więc jako sport uprawiany dla przyjemności. Kierowcą-zawodnikiem zostaje w Polsce ten, kto jeździ początkowo turystycznie dla przyjemności, następnie zaczyna się interesować zawodami o charakterze turystycznym (zjazdy gwiaździste, rejdy i inne jazdy konkursowe), — ostatecznie przechodzi do wyścigów, — i to przeważnie, z niewielkimi wyjątkami na maszynie sportowej lub turystycznej.

O tych warunkach musimy pamiętać, jeżeli chcemy się zastanawiać, jakiemi drogami rozwój sportu samochodowego na terenie krakowskim pójść musi. Nie możemy zapominać jeszcze o jednej okoliczności, — o której zawsze pamiętać należy, która jest tem Katonowskiem „caeterum censeo" polskiego automobilizmu — o drogach. Sport samochodowy w Polsce stoi i pada razem ze stanem dróg. Jeżeli się utrzymają lub poprawią — ma widoki rozwoju, jeżeli będą się dalej psuły — rozwój jego musi ustać. Niemniej jednak jest to zagadnienie o charakterze tak ogólnym, tak standardowe dla całej Polski, że osobno niem w tem miejscu zajmować się nie trzeba.

Podkreśliłem turystycznie wartościowy charakter okolicy Krakowa. Wszystkie poważniejsze rejdy polskie, o ile nie mają charakteru wybitnie lokalnego, muszą przechodzić przez terytorjum krakowskie. W zeszłym roku rejd śląski szedł przez Obidową do Morskiego Oka, rejd AP przez Kocierz również do Morskiego Oka. Rejd górski K. K. A. siłą faktu poter okolicy Krakowa. Wszystkie poważniejsze rejdy AP odwiedzał Kocierz, chociaż naogół poruszał się po wschodnich połaciach Rzeczypospolitej. Górskie tereny podkrakowskie w szerszem, samochodowem tego słowa znaczeniu będą zawsze widownią rejdów,

Jest rzeczą aż nadto zrozumiałą, że rejd K. K. A. musi mieć charakter górski. Po tem, co powyżej napisałem, nie wymaga to specjalnego uzasadnienia, tem-

bardziej, jeżeli sobie uprzytomnimy, że jednak tereny górskie są najlepszą szkołą dla kierowcy. Dalszy rozwój tego rejdu, jego powodzenie, jego znaczenie, wszystko to zdaniem mojem zawisłe jest od tych samych warunków, od których zawisłym jest rozwój turystyki samochodowej na terenach Zachodniego Podkarpacia. Mam na myśli problem, który nazwałbym „rozszerzeniem Podkarpacia". Największym wrogiem rozwoju turystyki samochodowej jest konieczność posługiwania się drogami bitemi. W naszych warunkach, gdy ilość takich dróg jest jeszcze w dodatku ograniczona, niebezpieczeństwo to występuje tem silniej. Dziś, na dobrą sprawę, turystyka samochodowa na Zachodniem Podkarpaciu — to w 80% jazda z Krakowa lub Katowic do Zakopanego i Morskiego Oka. W tej tatrzańskiej ślepej kiszce tłoczy się co niedziela dziesiątki samochodów, podczas gdy inne, liczne i niemniej piękne okolice Podkarpacia, ba, nawet samego Podhala, stoją pustką i są tak dobrze jak nieznane szerokiej rzeszy turystów samochodowych. Winę w tym kierunku ponosi przedewszystkiem fatalny system dróg na Podhalu, który uniemożliwia jazdy „okolne", tylko zmusza wszystkich do poruszania się po tej samej szosie tam i z powrotem. Do Zakopanego możemy dostać się w zasadzie tylko jedną drogą i tą samą drogą musimy wracać. A ta jednostajność zabija zainteresowanie, i rzecz przybiera taki obrót, że ostatecznym celem wycieczek staje się Trzaska. Rozbudowa szos na Podhalu i Podkarpaciu ma dla rejdów górskich podstawowe znaczenie — a że nie jest czemś niemożliwem i wymaga tylko drobnych korektur będę miał sposobność wykazać innym razem w specjalnym wywywodzie. Rozszerzenie terenów górskich, dostępnych rejdom górskim i turystyce samochodowej, ma jeszcze jedną drogę przed sobą. Terenem organicznie związanym z naszemi terytorjami górskiemi jest czeska strona Tatr i Karpat. Część jej, najpiękniejsza, jest dzięki staraniom Towarzystwa Tatrzańskiego i dzięki konwencji turystycznej z Czechosłowacją bez żadnych trudności paszportowych dostępna dla Polaków. Tryptyki udostępniają ją dla samochodów, o wprowadzeniu t. zw. kart pobytu na wzór szwaicarski można pomyśleć a w każdym razie zbiorowe imprezy o charakterze rejdowym mogą korzystać z ułatwień daleko idących, dość wskazać na ostatni rejd A. D. A. C., gdzie odprawa graniczna nie przedstawiała żadnych trudności. Porozumienie z organizacjami samochodowemi czeskosłowackiemi, rozszerzenie działalności turystycznej samochodowej na tereny przynajmniej podtatrzańskie po stronie czeskiej, zamanifestowanie tego zainteresowania przez przeniesienie rejdów górskich częściowo na teren podtatrzański po drugiej stronie Tatr — to zasadnicze linje rozwojowe krakowskich rejdów górskich, — to droga do stworzenia imprez samochodowych sportowych o charakterze turystycznym, o znaczeniu pierwszorzędnym.

A teraz dziedzina czysto sportowa — wyścigi. Terytorjum działania Klubu Krakowskiego posiada szereg pierwszorzędnych możliwości w tym kierunku. I znowu w kierunku gór zwraca się zainteresowanie. Takich terenów górskich, tak dogodnie położonych, tak popularnych nie posiada Małopolska wschodnia. A pozatem ilość tych szos górskich, nadających się do wyścigów górskich jest duża i każdy rok przynosi nowe odkrycia. To też nikogo nie dziwi fakt, zresztą już najzupełniej dokonany, iż najpoważniejszym wyścigiem na terytorjum krakowskiem jest wyścig górski, wyścig tatrzański. A zarazem jest w tej chwili może najpoważniejszym wyścigiem polskim. Utrzymanie tego wyścigu, rozwinięcie go do rozmiarów pierwszorzędnej imprezy międzynarodowej jest jednem z najpoważniejszych zadań K. K. A. Pozatem jednak możliwości urządzania wyścigów górskich są na terenie krakowskim bardzo liczne. W tym roku Kocierz była wielkim sukcesem, była też Krynica w czasie rejdu górskiego niemniejszym. Urządzanie tego rodzaju wyścigów, to propaganda najlepszego automobilizmu, to właściwe wykorzystywanie warunków terenowych, — to właściwe wykorzystywanie możliwości istniejących na miejscu.

Wyścigi górskie nie wymagają odrazu Morskiego Oka. Popularyzacja wyścigów samochodowych oparta jest o liczne małe wyścigi, gdzie i konkurencja jest łatwiejsza dla początkujących kierowców i organizacja nie przedstawia wielkich trudności. A jeżeli rozejrzymy się w najbliższej okolicy Krakowa, znajdujemy wiele punktów dogodnych. Najpierw nowa szosa do Ojcowa, oddalona zaledwie o 20 klm, ze wspaniałą 2 klm. serpentyną i pięknem otoczeniem Ojcowa jako sztafażem. Na Zachodzie Ojców byłby pierwszorzędnym wyścigiem. W Polsce musi dopiero być odkryty. A w samym Krakowie? Wspaniała „górska" szosa Bielańska, 3,5 klm wzniesienia i zakrętów, dwie pierwszorzędne serpentyny. Szosa w całości położona w Parku miejskim, stale zamknięta dla ruchu pojazdów, nadająca się pierwszorzędnie do wyasfaltowania i używania raz do roku jako teren klasyczny wyścigów, wyścigów, które oddalone od Rynku Krakowskiego o 20 minut mogłyby liczyć 10,000 widzów conajmniej! Budapeszt ma taki sam Szwabenberg — i zrobił z niego atrakcję europejską. I jaka możliwość propagandy automobilizmu, jaka możliwość pokazania tłumom piękna sportu samochodowego! Kraków posiada w swej okolicy conajmniej tyle artrakcyj samochodowych co jakiś Wiesbaden, i gdy tylko trochę pracy i starań się w przygotowania włoży, można z powodzeniem turnieje samochodowe w Krakowie urządzać.

Bo nietylko dla wyścigów górskich istnieją w Krakowie odpowiednie warunki. Po drodze do Za-



NOWOCZESNA opona balonowa GOODYEAR AWT nowego typu posiada szczególnie silny i elastyczny szkielet, sporządzony z bawełnianej tkaniny „Supertwist“ i skonstruowany na podstawach naukowych półpłaski protektor, użyczający oponie maksimum trakcji, wolne, równomierne zużywanie się, czego nie spotykamy u zwykłych opon balonowych.



Za sumę wydaną konsument wymaga pewnej wartości w postaci opony.

Opona balonowa GOODYEAR AWT nowego typu stanowi właśnie tę wartość i to w stopniu najwyższym, ponieważ jest połączeniem możliwie najlepszych surowców z najbardziej precyzyjnem wykonaniem, opartem na długoletniem doświadczeniu fachowem, przyczem cena nie przewyższa ceny zwykłych opon.

Opona balonowa GOODYEAR AWT nowego typu jest rezultatem skomplikowanych procesów fabrykacyjnych, Każde stadjum jej powstawania jest ściśle kontrolowane, poczynając od pierwszej warstwy gumowanej tkaniny „Supertwist", a kończąc na specjalnie trwałym i odpornym protektorze AWT nowego typu, Wyroby GOODYEAR cechuje zarówno wysoka wartość, jakoteż gatunek. Fabryka oddając swe wyroby do użytku publiczności, dba o ekonomję i zadowolenie konsumenta pod każdym względem.

LITHO. IN U. S. A.

Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

Statut grupy „Elita Polskich Jeźdźców Automobilowych".

§ 1.

W dążeniu do rozwoju sportu automobilowego w Polsce i w celu podkreślenia zasług tych automobilistów polskich, którzy przez udział swój w zawodach automobilowych najbardziej do rozwoju tego sportu przyczynili się, a równocześnie złożyli dowody swego wysokiego usportowienia, specjalnych zdolności w kierowaniu samochodem w różnorodnych zawodach i znajomości techniki sportowo-automobilowej, AUTOMOBILKLUB POLSKI, jako instytucja naczelna w polskim sporcie automobilowym, powołuje do życia grupę pod nazwą

„ELITA
POLSKICH JEŻDŹCÓW AUTOMOBILOWYCH"

z siedzibą w Warszawie, przy Komisji Sportowej A. P.

§ 2.

Do E. P. J. A. może być przyjęty każdy automobilista, który osiągnie następujący cenzus sportowy:

1) jest członkiem rzeczywistym A. P. lub jednego z klubów afiljowanych z A. P. i posiada licencję sportową;

2) pięciokrotnie zdobył jedno z pierwszych pięciu miejsc w ogólnej klasyfikacji (nie w kategorjach) w oficjalnych polskich, otwartych zawodach automobilowych;

3) dwukrotnie wyróżnił się w zawodach międzynarodowych przez:

a) dwukrotne uzyskanie najwyższego rodzaju plakiety za udział w raidach międzynarodowych w Polsce lub

b) jednorazowe uzyskanie plakiety, jak wyżej i jednorazowe zdobycie jednego z pierwszych pięciu miejsc w ogólnej klasyfikacji w wyścigach międzynarodowych;

4) uzyska szybkość 110 km/godz., oficjalnie ustaloną i zatwierdzoną przez Komisję Sportową A. P.

Sposób zmiany punktów 2, 3 i 4 przewiduje § 8.

§ 3.

Komandorzy i vice-komandorzy raidów, którzy osobiście kierując samochodem, przeprowadzili te zawody, mają prawo uzyskać cenzus przewidziany w § 2, p. 2 lub 3, na równi z zawodnikami, o ile Kapituła E. P. J. A. poza ich zasługami z tytułu prac organizacyjnych ustali również dostatecznie wysoką kwalifikację ich osobistego wyczynu sportowego.

§ 4.

Pozatem do E. P. J. A. mogą być przyjęci automobiliści, którzy przed 1905 rokiem, na własnych samochodach odznaczyli się w zawodach automobilowych co do klasy swej conajmniej równym zawodom wymienionym w p. 3a § 2. i tem samem zasługują na miano pionierów sportu automobilowego, a równocześnie odpowiadają warunkom wymienionym w p. 1, § 2.

§ 5.

O przyjęciu do E. P. J. A. rozstrzyga bezapelacyjnie i bez obowiązku komunikowania motywów swej decyzji kapituła E. P. J. A., na wniosek Prezydjum E. P. J. A.

§ 6.

E. P. J. A. posiada swoje prezydjum w osobie komandora i vicekomandora w charakterze jego zastępcy. Komandorem E. P. J. A. jest z urzędu Prezes A. P., zaś vice-komandora obiera ze swego grona doroczne Walne Zgromadzenie członków E. P. J. A.

Doroczne Walne Zgromadzenie winno się odbyć najpóźniej w grudniu każdego roku. Dla prawomocności uchwał potrzebna jest obecność 50% członków w pierwszym terminie, zaś w drugim terminie zebranie jest prawomocne bez względu na ilość członków, jaka weźmie w nim udział.

§ 7.

Kapituła E. P. J. A. składa się z przewodniczącego, którym jest komandor E. P. J. A., jego zastępcy, którym jest z urzędu Prezes Komisji Sportowej A. P. oraz członków:

2 — delegowanych przez E. P. J. A.; 4 — delegowanych przez Komisję Sportową A. P. w tym Sekretarz Generalny A. P.; po 1 — prezesie Komisji Sportowej każdego klubu afiljowanego, którego członkowie należą do E. P. J. A.

Dla prawomocności uchwał Kapituły konieczna jest obecność na posiedzeniu conajmniej 5-ciu jej członków, w tej liczbie przewodniczącego lub jego zastępcy, a uchwały zapadają zwykłą większością głosów. W razie równości głosów za i przeciw — rozstrzyga przewodniczący.

Kapituła zbiera się raz do roku, w miesiącu listopadzie.

§ 8.

Zmianę warunków przyjęcia na członków E. P. J. A., wymienionych w § 2., przeprowadza Kapituła na wniosek Prezesa E. P. J. A. Zmiana tych warunków winna mieć na celu wyłącznie utrudnienie ich, a to w miarę postępu techniki automobilowej oraz rozwoju sportu automobilowego w Polsce.

§ 9.

Członkom E. P. J. A. przysługuje prawo używania odznaczeń zatwierdzonych przez Kapitułę. Odznaczenia te będą wydawane i rejestrowane przez Prezydjum E. P. J. A., a członkowie otrzymując je, zobowiązują się równocześnie do natychmiastowego ich zwrotu, z chwilą utracenia członkostwa E. P. J. A.

Odznaczenia członków E. P. J. A. mają charakter najwyższych honorowych odznaczeń w sporcie automobilowym i dlatego też posiadanie ich nakłada obowiązek zawsze i wszędzie popierania sportu automobilowego i ogólno-polskiej organizacji automobilowej, jako jednej całości, specjalnego przestrzegania stosowania ogólnie przyjętych zasad sportowych i etyki sportowej, przyjmując tę zasadę, że znak E. P. J. A. jest równocześnie symbolem wysokiego usportowienia. W wypadkach wyraźnej winy w tym względzie Kapituła, na wniosek Prezydjum E. P. J. A. ma prawo $^3/_4$ głosów obecnych usunąć z grona E. P. J. A. każdego jej członka.

§ 10.

W razie zmiany warunków wyszczególnionych w § 2., ci członkowie, którzy posiadają cenzus przewidziany nowemi warunkami, każdorazowo otrzymają specjalne palmy.

§ 11.

Automatycznie przestają być członkami E. P. J. A. i obowiązani są niezwłocznie zwrócić Prezydjum E. P. J. A. wszelkie dokumenty i odznaczenia, jakie w charakterze członków E. P. J. A. posiadali:

a) członkowie, którzy przestaną odpowiadać warunkom przewidzianym w p. 1. § 2.;

b) pozbawieni godności członka E. P. J. A. na skutek uchwały Kapituły w myśl ostatniego ustępu § 9.

§ 12.

Do czasu prawomocnego ukonstytuowania się Kapituły E. P. J. A., w myśl § 6, działać będzie Kapituła tymczasowa w celu przyjmowania członków. W skład jej wejdą: Prezes A. P., Prezes Komisji Sportowej A. P., 3 delegatów Komisji Sportowej A. P. i Sekretarz Generalny A. P.

§ 13.

O terminach wszelkich posiedzeń E. P. J. A. członkowie powołani do brania udziału w nich, winni być powiadomieni piśmiennie z podaniem szczegółowego porządku dziennego i conajmniej na 2 tygodnie przed posiedzeniem. Zawiadomienia o posiedzeniach, jak i sprawozdanie z nich, winny być drukowane w najbliższym Nr. oficjalnego pisma A. P.

§ 14.

Zmiana Statutu niniejszego może być uchwaloną przez Kapitułę na wniosek Prezydjum E. P. J. A. i za wyjątkiem zmian przewidzianych w § 8 wejdzie w życie dopiero po zatwierdzeniu jej przez Komitet A. P., na wniosek Komisji Sportowej A. P. Do interpretowania regulaminu E. P. J. A. powołana jest wyłącznie Kapituła E. P. J. A.

Za zgodność:

Prezes Komisji Sportowej A. P.

(—) *Janusz Regulski*

W wykonaniu powyższego, Polskie Kluby Automobilowe, życzące sobie zgłosić kandydatury swych członków do „Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych", zechcą nadsyłać pod adresem Kapituły E. P. J. A. do Komisji Sportowej A. P., swoje wnioski z dokładnem wyszczególnieniem posiadanego przez kandydatów cenzusu sportowego, w myśl § 2, 3 lub 4 i z uwzględnieniem kwalifikacji, o których mowa w § 9.

Prezes Komisji Sportowej A. P.

(—) *Janusz Regulski*

Warszawa, dn. 17 sierpnia 1928 r.

KOMUNIKATY.

Na posiedzeniu Komitetu w dniu 18 maja przyjęci zostali w poczet członków nadzwyczajnych A. P. pp.:

Jan Hornstein, Równe Wołyńskie, ul. 3-go Maja Nr. 72.

Ferdynand von Lekow, Kotowiecko, powiat Pleszew, Wielkopolska.

Białostocka Fabryka Kołder i Sukna „Oswald Trilling i Syn S. A.", Białystok, ul. Lipowa 24.

Zenaida Halperinowa, Grudziądz, ul. Sobieskiego Nr. 22.

Henryk Ruziewicz, Warszawa, Czerniakowska 84.

Firma „Elibor" S. A. Handlowo - Przemysłowa „Ł. J. Borkowski", Warszawa, Mazowiecka 11.

„Pepege" Polski Przemysł Gumowy Tow. Akc. Grudziądz, ul. Tuszewska Grobla Nr. 57/59.

Dr. Wiktor Kutten, Warszawa, Służewska 7.

Henryk Schinzel, Warszawa, ul. Koszykowa 59.

Firma „Huta Poldi", Warszawa, ul. Sienkiewicza Nr. 4.

August hr. Starzeński, Warszawa, ul. Widok 3.

„Polski Fiat" S. A., Warszawa, Sapieżyńska 6.

Syndykat Handlowy & Co, Ltd., Warszawa, Nowy Świat 23/25.

Na posiedzeniu Komitetu w dniu 16 sierpnia przyjęci zostali w poczet członków nadzwyczajnych A. P. pp.:

Duńska S. A. Bałtycko - Amerykańska Linja, Warszawa, Marszałkowska 116.

Ludwik Żakowski, poczta Opatów kielecki, majątek Podole.

Emil Keller, Warszawa, Gdańska 33.
Oskar Burger, Warszawa, Polna 64.
Zjednoczone Fabryki Portland - Cementu „Firley" S. A., Warszawa, Warecka 11.
Częstochowskie Zakłady Wyrobów Włókiennych „Stradom" S. A., Warszawa, Moniuszki 2.
„Electrolux", Warszawa, Krak. Przedmieście 4.
Aleksander Kronenberg, Wawrzyna, poczta Radzymin.
Ryszard Jacobini, Warszawa, ul. Służewska 2.
Lucjan Altberg, Warszawa, Poznańska 36.
General Motors w Polsce S. z ogr. odp., Warszawa, Wolska 101/105.
Pierwsza Krajowa Fabryka tubek metalowych „Staniola" S. A., Warszawa, Chełmska 13.
Paweł Tarasowicz, maj. Gniczna, poczta Wołkowysk.
Felix Varras, Częstochowa, ul. Narutowicza 77.
„Jasło" Zakłady Przemysłowo - Naftowe, Jasło.
Witold Biernacki, Warszawa, Widok 7.
Sp. Akc. Weiss i Poznański, Łódź, Pusta 10.
Karol Chodkiewicz, Warszawa, Krak. Przedmieście 30 m. 4.
Henryk Gruszczyński, Warszawa, Czackiego 14 m. 28.

Na posiedzeniu Komisji Balotującej w dn. 4 lipca 1928 r. przyjęto w poczet członków rzeczywistych A. P. p.p.:

Zygmunta Jaźwińskiego, Borki, p. Radzyń Podlaski.
Karola Zdziechowskiego, Warszawa, Marszałkowska 115.
Mieczysława Broniowskiego, Warszawa, Mokotowska 25.
Andrzeja Koźmiana, Nowostany, p. Bojanów, koło Niska.
Marję Ludwikę Koźmianową, Nowostany, p. Bojanów, koło Niska.
Hipolita Gliwica, Warszawa, ul. Lekarska 19.
Stanisława hr. Potockiego, Maluszyn, p. Silniczka.
Władysława Hackiewicza, Poręba, p. Zawiercie.
Bogusława Weigle, Warszawa, Wilcza 32.
Stanisława Pilata, Lwów, Bogusławskiego 9.
Aleksandra de Rosseta, Warszawa, Foksal 11.
Stefana Ryfińskiego, Warszawa, Mochnackiego 7.
Alfreda Schweitzera, Warszawa, Grzybowska 9.
Tadeusza Daszewskiego, Nowa Wieś, p. Warszawa.
Antoniego Łuniewskiego, Warszawa, Nowowiejska 32.

Zgłoszone kandydatury na członków p.p. Stefanji hr. Raczyńskiej i Haliny Regulskiej przyjęto przez aklamację bez balotowania.

KOMUNIKAT KOMISJI SPORTOWEJ A. P.

Komisja Sportowa A. P. podaje do wiadomości członków A. P. i Klubów Afiljowanych Polskich, że członkowie, życzący sobie wziąć udział w Raidzie Pań w dn. 8—11 września r. b. w charakterze kontrolerów drogowych, zechcą łaskawie zgłosić się listownie lub osobiście do Komisji Sportowej A. P., celem zapisania ich na listę kontrolerów.

Zgłoszenia uwzględniane będą przez Komisję Sportową A. P. w porządku zapisów, w miarę kwalifikacji poszczególnych reflektantów, oraz ilości zapisanych samochodów.

Prezes Komisji Sportowej A. P.
(—) *J. Regulski.*

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA SAMOCHODOWA W PRADZE.

XX Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Pradze czeskiej odbędzie się między 1 a 9 września r. b. Zwiedzający będą mogli korzystać ze zniżki w wysokości 33% na wszystkich państwowych kolejach czechosłowackich. Karty uprawniające do otrzymania tej zniżki, a jednocześnie do trzykrotnego bezpłatnego wstępu na Wystawę, są wysyłane przez Sekretarjat (Praha II, Lützowowa 29) za zaliczeniem w wysokości 26 koron.

Regulamin Polskiego Raidu dla Pań.

REGULAMIN POLSKIEGO RAIDU DLA PAŃ, organizowanego w dn. 8—11 września 1928 r. przez Automobilklub Polski.

1. Przepisy ogólne.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 8—11 września 1928 r. zawody sportowe dla samochodów prowadzonych przez panie pod nazwą:

POLSKI RAID DLA PAŃ 1928

(Zawody sportowe narodowe otwarte).

Raid ten jest konkursem samochodowym, dostępnym dla Pań, posiadających międzynarodową licencję sportową dla kierowcy, wydaną przez A. P.

2. Marszruta.

Raid rozpoczyna się w Warszawie i podzielony jest na 3 etapy z jednodniowym wypoczynkiem we Lwowie. Marszruta poszczególnych etapów ustalona jest w sposób następujący:

I Etap dn. 8 września 1928: Warszawa — Grójec — Białobrzegi — Radom — Iłża — Krynki — Ostrowiec — Opatów — Sandomierz — Rozwadów — Nisko — Leżajsk — Jarosław — Radymno — Jaworów — Janów — Lwów. — około 426 km.

Dnia 9 września 1928: Wypoczynek we Lwowie.

II Etap dn. 10 września 1928: Lwów — Stryj — Drohobycz — Sambor — St. Sambor — Chyrów —

Lisko — Sanok — Rymanów — Krosno — Jasło — Gorlice — Grybów — N. Sącz — Limanowa — Mszana Dolna — Lubień — Myślenice — Mogilany — Kraków — około 486 km.

(W dniu tym odbędzie się górska próba szybkości na odcinku długości 2 km. między N. Sączem a Limanową).

III Etap dn. 11 września 1928: Kraków — Słomniki — Miechów — Jędrzejów — Kielce — Mniów — Końskie — Drzewica — Nowe Miasto — Grójec — Tarczyn — Raszyn — Warszawa — około 299 km.

(W dniu tym odbędzie się pod Raszynem próba szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku 1 km.).

Razem około 1211 km.

W ustalonej powyżej trasie Raidu Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian, w zależności od stanu dróg.

3. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodany jest 1 Vice-Komandor. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandora obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem.

4. Warunki wymagane dla samochodów.

Do Konkursu będą dopuszczone wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające następujące wyekwipowanie:

1) błotniki ze sztywnego materjału;
2) dla samochodów odkrytych budę z nieprzemakalnego materjału;
3) instalację do oświetlenia zgodną z obowiązującemi przepisami ruchu kołowego;
4) odwietrznik;
5) sygnały ostrzegawcze;
6) lusterko;
7) rozrusznik;
8) tłumik.

5. Podział samochodów na Grupy i Klasy.

Samochody biorące udział w Konkursie, podzielone są na grupy i klasy, które podaje poniższa tabela:

Grupa	Klasa	Pojemność cylindrów	Minimalna ilość pasażerów (60 kg. na osobę)
I	A	ponad 8 000 cm³	4
	B	aż do 8 000 cm³	4
	C	aż do 5 000 cm³	4
II	D	aż do 3 000 cm³	4
	E	aż do 2 000 cm³	4
III	F	aż do 1 500 cm³	2
	G	aż do 1 100 cm³	2

6. Wyekwipowanie samochodów i obsada.

Każde normalne miejsce w samochodzie (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) winno być obsadzone przez 1 osbę. W samochodach 4-o osobowych muszą być zarezerwowane dla A. P. 2 miejsca, a w 2-u i 3-y osobowych 1 miejsce. Samochody grupy III z karoserją na 4 osoby będą traktowane jako 3 osobowe, t. zn. obsadzone przez 3 osoby.

Koła zapasowe ze zmontowanemi oponami winny się znajdować nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla obsady.

7. Zapisy.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej A. P. 6, Ossolińskich, Warszawa, na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie.

Zapisy przyjmowane będą do dnia 3 września 1928 r. godz. 15. Zapisy mogą być nadsyłane telegraficznie, jednakowoż muszą być potwierdzone deklaracją pisemną jednocześnie wysłaną.

W wyjątkowych wypadkach Komisja Sportowa A. P. może przyjąć zapis w późniejszym terminie za podwójną opłatą wpisowego.

Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi zł. 50 od samochodu i należy je wnieść równocześnie z zapisem. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

8. Przyjęcie samochodów.

Samochody zgłoszone do konkursu winny się stawić przed lokalem Klubu A. P. w Warszawie dnia 8 września najpóźniej o godz. 6-ej rano, celem skontrolowania, czy odpowiadają warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu należy przed przyjęciem zakomunikować i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokółu przyjęcia.

Równocześnie należy przedstawić spis narzędzi, części zapasowych i materjałów zabranych i przeznaczonych do napraw.

Po przyjęciu samochody zostaną umieszczone w parku; od tej chwili wszelkie prace przy samochodzie przyjętym są zakazane, jak i rozruszenie silnika.

9. Karty Kontrolne.

Każdy kontroler otrzymuje przed startem kartę kontrolną, wypełnioną przez Kierownictwo Raidu i służącą do zapisów kontroli.

Karty kontrolne, odpowiednio wypełnione, wręcza kontroler Kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu przed opuszczeniem parku.

W razie niezgodności między zanotowaniami w karcie kontrolnej a zanotowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajnemi będą tylko te ostatnie.

Odnośnie do chronometrażu, miarodajnym jest jedynie chronometraż Kierownictwa Raidu.

10. Start.

Godzina startu będzie podawaną w przeddzień każdego etapu. Na 30 minut przed startem zawodnicy (t. j. kierowczynie i mechanicy) będą dopuszczeni do swych wozów celem dokonania wszelkich prac niezbędnych. Podczas wykonywania tych prac zakaza-

nem jest rozruszenie silnika, które będzie karane 20 p. k.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego rozruszenia silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem na rozruszenie silnika, które winno się odbyć wyłącznie starterem w ciągu 2 minut od chwili dania sygnału do odjazdu. Od tej chwili też wolno obracać silnik jedynie rozrusznikiem. Po 2 minutach za każdą rozpoczętą minutę będzie liczony 1 p. k. Za rozruszenie korbą lub innym sposobem — 5 p. k. i za rozruszenie w ciągu 20 sek. — 1 p. dodatni, przyczem silnik nie może się zatrzymać w ciągu przepisanych 2 minut.

Start I etapu ustanawia się na godz. 7 rano. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komandora.

11. Kierowczynie.

Samochód może być w ciągu całego konkursu prowadzony tylko przez jedną panią, której nazwisko było podane w zgłoszeniu. Zawodnicy jak i kierowczynie muszą się wykazać najpóźniej w czasie przyjmowania samochodu posiadaniem międzynarodowej licencji sportowej, wydanej przez A. P.

12. Odbywanie etapów i czasy przepisane.

Dla przebycia każdego etapu będzie przepisana dla każdej grupy pewna minimalna szybkość przeciętna według następującej tabeli:

	I Etap	II Etap	III Etap
I Grupa	40 Km/godz.	38 Km/godz.	41 Km/godz.
II Grupa	38 Km/godz.	36 Km/godz.	39 Km/godz.
III Grupa	35 Km/godz.	33 Km/godz.	36 Km/godz.

Nie osiągnięcie minimalnej średniej szybkości, t. j. przekroczenie maksymalnego czasu, karane będzie 1 p. karnym za każdą 1 minutę opóźnienia.

Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 km/godz. karane będzie na każdym etapie 5 p. karnymi.

Maksymalne i minimalne czasy przejazdów poszczególnych etapów będą podane w kartach kontrolnych.

13. Wypadki.

Każda zawodniczka winna odbyć całą trasę raidu wyłącznie zapomocą siły pędnej swego silnika. W razie jakiegoś wypadku (np. zarzucenie) jedynie obsada wozu może wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100 p. k.

14. Pomyłka marszruty.

Jeżeli jedna z zawodniczek zboczy przez pomyłkę z przepisanej marszruty, to etap dzienny będzie się liczył jako przebyty tylko pod warunkiem powrócenia do miejsca, gdzie nastąpiło zboczenie z marszruty i odbycia etapu w warunkach czasu, przewidzianych Regulaminem.

Nieprzebycie całej trasy raidu pociągnie za sobą wykluczenie.

Marszruta będzie w zasadzie wskazywaną przez policję i służbę drogową; jednakże A. P. nie bierze na siebie za to żadnej odpowiedzialności; zawodniczki winny w zasadzie posługiwać się jedynie mapą.

Pozatem wszystkie zawodniczki otrzymają po zapisaniu się do konkursu szlaki drogowe z oficjalnym kilometrażem.

Brak znaków, fałszywe wskazywanie lub niewskazywanie trasy etapu nie mogą być przedmiotem protestu lub zażalenia.

15. Próby.

Podczas trwania konkursu odbędą się następujące próby:

a) *próba szybkości górskiej:* odbędzie się na odcinku długości 2 km. na Wysokiej pod Nowym Sączem (między 29 km. 450 m. a 31 km. 450 m.), z rozbiegiem około 200 m.

Dla próby tej przewidziane są czasy maksymalne według następującej tabeli:

Klasa	Pojemność cylindrów	Czas maksymalny odpowiadający średniej szybkości
A i B	powyżej 5 000 cm^3	42 Km/godz.
C	aż do 5 000 cm^3	39 „
D	„ 3 000 cm^3	35 „
E	„ 2 000 cm^3	31 „
F	„ 1 500 cm^3	28 „
G	„ 1 100 cm^3	25 „

Każde 2% przyśpieszenia od czasu maksymalnego nagradzane będzie 1 punktem dodatnim.

Każde 2% opóźnienia od czasu maksymalnego będzie karane 1 p. karnym.

b) *Próba szybkości płaskiej ze stojącego startu* na odcinku 1 km.

Dla próby tej są przewidziane czasy maksymalne według następującej tabeli:

Klasa	Pojemność cylindrów	Czas maksymalny odpowiadający średniej szybkości
A i B	powyżej 5 000 cm^3	70 Km/godz.
C	aż do 5 000 cm^3	65 „
D	„ 3 000 cm^3	58 „
E	„ 2 000 cm^3	52 „
F	„ 1 500 cm^3	47 „
G	„ 1 100 cm^3	43 „

Każde 2% przyśpieszenia od przewidzianego czasu maksymalnego nagradzane będzie 1 p. dodatnim.

Każde 2% opóźnienia karane będzie 1 p. k.

16. Punkty Karne.

A. Podczas odbywania marszruty.

a) Rozruszenie silnika starterem po upływie 2 minut od chwili otrzymania sygnału do odjazdu (pkt. 10) po 1 p. k. za każdą nadpoczętą minutę.

b) Rozruszenie silnika korbą lub innym sposobem 5 p. k.

c) Rozruszenie silnika w parku przed sygnałem do odjazdu — 20 p. k.

d) Wszelka naprawa samochodu w czasie przeznaczonym na jazdę narzędziami ze sobą zabranymi i bez pomocy innych osób, jak tylko obsady wozu (za wyjątkiem kontrolera) karana będzie za każdą nadpoczętą minutę 1 p. k.

Czas naprawy liczy się od chwili zatrzymania wozu aż do jego ruszenia z miejsca.

Jedynie naprawy opon i dętek są dozwolone i wyłączone od punktów karnych.

e) Dolewanie wody w czasie odbywania etapu — 10 p. k.

f) Przekroczenie czasów maksymalnych lub nieosiągnięcie czasów minimalnych, przewidzianych dla odbycia etapu karane będzie podług postanowień — pkt. 12. Zatrzymania na przejazdach kolejowych do 5 minut będą neutralizowane.

g) Przekroczenie czasów maksymalnych przewidzianych dla prób szybkości karane będzie podług postanowień pkt. 15.

Użycie obcej pomocy karane będzie 100 p. k.

i) Użycie narzędzi lub części zapasowych nie zabranych ze sobą karane będzie 50 p. k.

Dozwolone jest jedynie nabywanie opon i dętek.

j) Wszelkie mniejsze wykroczenia przeciw obowiązującym przepisom ruchu kołowego oraz postanowieniom pkt. 17 karane będą każdorazowo 5 p. k.

B. Przy badaniu samochodu po ukończeniu Raidu.

a) Pęknięte pióro główne resora 10 p. k.

b) Uszkodzenie chłodnicy, powodujące wyciekanie wody kroplami — 10 p. k.

c) Brak odwietrznika lub jego części — 10 p. k.

d) Zniszczenie jednego błotnika lub stopnia — 15 p. k.

e) Uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia—5 p. k

Wszelkie inne uszkodzenie zewnętrzne samochodu nie objęte powyżej od a) do e) karane będzie 5 p. k.

(Stan szyb, jak i akcesoryj samochodowych nie będzie podlegał badaniu).

O ile jakiekolwiek z wymienionych uszkodzeń powstało wyłącznie z powodu dowiedzionej winy osób nie należących do obsady danego wozu, to wtedy przysługuje kierownictwu Raidu prawo anulowania odpowiednich punktów karnych.

17. Obowiązujące przepisy drogowe.

Należy ściśle stosować się do obowiązujących przepisów ruchu kołowego. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowczynie.

Przy mijaniu winny mieć kierowczynie jaknajwięcej względów jedne dla drugich.

Na sygnał wozu chcącego wyminąć winna kierowczyni zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą. Mijać wolno dopiero na znak chorągiewką kontrolera z wozu mijanego. Bezwzględnie zakazanem jest mijanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe.

Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

18. Parki samochodowe.

Na każdym etapie będzie zorganizowany zamknięty park samochodowy. Czas przybycia winien kontroler zapisać w karcie kontrolnej. Samochód należy ustawić na miejscu wskazanem przez szefa parku. Obsada natychmiast napełnia zbiorniki benzyną, oliwą i wodą. Wszelkie inne prace przy samochodzie po wjeździe do parku są zakazane, pociągając za sobą zawieszenie.

Po dokonaniu tych czynności winna obsada natychmiast park opuścić. Wolno jej z parku wynieść opony i dętki wraz z kołami, na których są zmontowane, celem prowadzenia naprawy i pompowania poza obrębem parku.

Otwarcie parku nastąpi na 40 minut przed sygnałem odjazdu. W ciągu 30 minut od chwili otwarcia parku dozwolonem jest uskutecznienie wszelkich napraw samochodu przez osoby zgłoszone (t. j. kierowczyni i mechanik) wyłącznie narzędziami i częściami zapasowemi zabranemi ze sobą.

Po upływie tych 30 minut będzie dany sygnał na ukończenie robót przy samochodach, poczem rozpocznie się start.

19. Dzień wypoczynku.

Podczas dnia wypoczynku wszelki dostęp do parku będzie bezwzględnie zakazany.

20. Zaopatrywanie w materjały pędne.

Kierownictwo Raidu organizuje na punktach etapowych stacje zaopatrzenia w benzynę i oliwę.

Pozatem zapewnionem będzie otrzymanie benzyny z pompy na środku mniejwięcej każdego etapu w miejscowościach podanych przez Kierownictwo Raidu.

Zaopatrywanie się na własną rękę w benzynę i oliwę jest zresztą dozwolone.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy w czasie drogi nie będzie neutralizowany.

21. Sankcje.

a) *Wykluczenie:* Zawodniczki będą wykluczone z Raidu oraz ewentualnie poddane sankcjom karnym przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy;

b) za przebycie chociażby najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu;

c) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu;

d) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej — niepowrócenie aż do punktu z którego marszruta była zmylona);

e) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu, jego dodatkowych instrukcji oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

b) *Zawieszenie, dyskwalifikacja:* Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodniczki w następujących wypadkach:

a) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu (np. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

b) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego;

c) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

22. Klasyfikacja i nagrody.

Po ukończeniu konkursu klasyfikacja będzie uskuteczniona na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych (karne punkty liczy się ujemnie). Przy równej ilości punktów decyduje mniejszy litraż i większa waga. Samochody sklasyfikowane ilością punktów 0 lub większą otrzymają srebrną plakietę i dyplom za ukończenie Raidu bez punktów karnych.

Samochody sklasyfikowane z punktami karnemi (ujemnemi poniżej 0) otrzymają bronzową plakietę i dyplom za ukończenie Raidu.

Trzy nagrody klasyfikacyjne I, II i III otrzymają zawodniczki, które zajmą trzy pierwsze miejsca w ogólnej klasyfikacji. Pozatem przewidziany jest cały szereg nagród, których spis i warunki zostaną ogłoszone później.

23. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegają sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. (Nr. 126).

24. Siła wyższa.

Kierownictwo Raidu rozpatrywać będzie z całą bezstronnością wypadki siły wyższej, reklamowane przez zawodniczki i przedstawione pisemnie. Jedynie Komisarze Sportowi będą decydować czy zachodzi wypadek siły wyższej i czy należy go uwzględnić.

Protest na tę decyzję nie jest dopuszczalny.

25. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych, zażalenia na decyzje Komisarzy Sportowych należy kierować do Komisji Sportowej A. P., której decyzja jest definitywną i bezapelacyjną.

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść tego samego dnia w przeciągu 2 godzin po opuszczeniu parku.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników Konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalenia winny być wniesione do Sekretarjatu A. P. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach. Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 50 złotych, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia, nie zaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych, wskazujących trasę etapu;

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w Konkursie (samochody, wozy i t. p.);

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

26. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodniczki obowiązane są przedstawić Automobil klubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

27. Obowiązki uczestniczek i uczestników.

Przez swój zapis uczestniczki i uczestnicy konkursu stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R., oraz zobowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem (np. materjały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

28. Uzupełnienie przepisów.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 10 samochodów, konkurs zostanie odwołany.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

URZĘDOWE

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego w Sokółce komunikuje, że droga państwowa „Osowiec--Grodno" w km. 122 została zamknięta ze względu na zły stan mostu.

Objazd tymczasowo puszczono drogą gminną, zdatną dla ruchu samochodowego, przez wieś Stock.

Wydział Powiatowy Sejmiku Sochaczewskiego niniejszym zawiadamia, iż z dniem 10 lipca r. b. przystąpił do robót przy pogrubieniu powłoki szabrowej na 7, 8, 9 i 10 kilomtr. szosy Ruszki — Sanniki t. j. od Sochaczewa w stronę Gostynina—Płocka. Roboty trwać będą około 60 dni, nie licząc możliwych przeszkód.

Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu lipcu 1928 roku według marek fabrycznych.

Nr. porz.	MARKA FABRYCZNA	Ilość: Osobowe użyteczności wł.	Osobowe dorożek	autobusów	ciężarowych	specjal.	motocykli	Razem
1	A. J. S.	—	—	—	—	—	2	2
2	A. S.	—	2	—	—	—	—	2
3	Auburn	2	—	—	—	—	—	2
4	Austro-Daimler	8	—	—	—	—	—	8
5	Austro-Fiat	—	—	—	1	—	—	1
6	Benz	2	—	—	1	—	—	3
7	Berliet	—	—	—	3	—	—	3
8	B. S. A.	—	—	—	—	—	1	1
9	Buick	6	—	—	—	—	—	6
10	Case	1	—	—	—	—	—	1
11	Chevrolet	2	8	1	2	—	—	13
12	Chrysler	5	—	—	—	—	—	5
13	Citroën	1	2	—	—	—	—	3
14	Dodge	2	—	—	—	—	—	2
15	Durant	1	1	—	—	—	—	2
16	Essex	2	—	—	—	—	—	2
17	Fiat	7	—	—	2	1	—	10
18	F. N.	—	—	—	—	—	1	1
19	Ford	4	—	1	2	—	—	7
20	Gillet	—	—	—	—	—	1	1
21	Harley Davidson	—	—	—	—	—	1	1
22	Indian	—	—	—	—	—	2	2
23	Lancia	—	—	1	—	—	—	1
24	Mathis	1	—	—	—	—	—	1
25	Minerva	2	—	—	—	—	—	2
26	Morris	1	2	—	—	—	—	3
27	N. A. G.	—	—	—	1	—	—	1
28	Nash	1	—	—	—	—	—	1
29	N. S. U.	—	1	—	—	—	—	1
30	Overland	6	1	—	—	—	—	7
31	Packard	1	—	—	2	—	—	3
32	Peugeot	1	4	—	—	—	1	6
33	Pontiac	1	—	—	—	—	—	1
34	Renault	3	8	—	—	—	—	11
35	Rugby	1	7	—	2	—	—	10
36	S. A. R. A.	1	—	—	—	—	—	1
37	Skoda	2	—	—	—	—	—	2
38	Steyr	1	—	—	—	—	—	1
39	Studebaker	3	—	—	—	—	—	3
40	Talbot	1	—	—	—	—	—	1
41	Tatra	1	—	—	—	—	—	1
42	Unic	—	1	—	—	—	—	1
43	White	—	—	—	1	—	—	1
	Razem w lipcu 1928	70	37	3	17	1	9	137
	do 1.I.28 r.	2188	1925	15	862	8	471	5469
	w styczniu 28 r.	39	63	—	8	2	3	115
	w lutym	25	55	3	12	2	3	100
	w marcu	69	69	1	21	—	7	167
	w kwietniu	73	36	4	23	1	15	152
	w maju	53	49	1	19	1	15	138
	w czerwcu	58	34	2	17	1	13	125
	Ogółem do 1.VIII.28 r.	2575	2268	29	979	16	536	6403
	Przerej. na Woj. w miesiącach marcu, kwietniu, maju, czerwcu i lipcu	93	27	1	14	—	14	149
	Pozostało w dn. 1.VIII.1928 r.	2482	2241	28	965	16	522	6254

Czasy na przebycie etapów oraz na próby szybkości III Polskiego Raidu dla Pań w dniach 8 — 11 września 1928 r.

ETAPY	Gr. I kl. A ponad 8000 cm.³ kl. B aż do 8000 cm.³ kl. C aż do 5000 cm.³ Gr. II kl. D aż do 3000 cm.³ kl. E aż do 2000 cm.³ Gr. III kl. F aż do 1500 cm.³ kl. G aż do 1100 cm.³	GRUPA I		GRUPA II		GRUPA III	
		Czas na przejazd		Czas na przejazd		Czas na przejazd	
		maksymalny	minimalny	maksymalny	minimalny	maksymalny	minimalny
		przy średniej szybkości		przy średniej szybkości		przy średniej szybkości	
		min. 40 klm./godz.	max. 60 klm./godz.	min. 38 klm./godz.	max. 60 klm./godz.	min. 35 klm./godz.	max. 60 klm./godz.
I 8/IX	**Warszawa — Lwów** 426 klm.	10 godz. 39 min.	7 godz. 06 min.	11 godz. 12 min.	7 godz. 06 min.	12 godz. 10 min.	7 godz. 06 min.
		przy średniej szybkości		przy średniej szybkości		przy średniej szybkości	
		min. 38 klm./godz.	max. 60 klm./godz.	min. 36 klm./godz.	max. 60 klm./godz.	min. 33 klm./godz.	max. 60 klm./godz.
II 10/IX	**Lwów — Kraków** 486 klm.	12 godz. 47 min.	8 godz. 06 min.	13 godz. 30 min.	8 godz. 06 min.	14 godz. 43 min.	8 godz. 06 min.
		przy średniej szybkości		przy średniej szybkości		przy średniej szybkości	
		min. 41 klm./godz.	max. 60 klm./godz.	min. 39 klm./godz.	max. 60 klm./godz.	min. 36 klm./godz.	max. 60 klm./godz.
III 11/IX	**Kraków - Warszawa** 299 klm.	7 godz. 17 min.	4 godz. 59 min.	7 godz. 40 min.	4 godz. 59 min.	8 godz. 18 min.	4 godz. 59 min.
		Klasa A i B	Klasa C	Klasa D	Klasa E	Klasa F	Klasa G
	Płaska próba szybkości pod Warszawą 1 klm. bez rozbiegu.	Czas max. odpowiad. **0 m. 51,4 s.** średn. szybk. 70 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **0 m. 55,4 s.** średn. szybk. 65 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **1 m 02,0 s.** średn. szybk. 58 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **1 m. 09,2 s.** średn. szybk. 52 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **1 m. 16,6 s.** średn. szybk. 47 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **1 m. 23,7 s.** średn. szybk. 43 klm./godz.
	Górska próba szybkości na Wysokiej pod Nowym Sączem 2 klm. z rozbiegiem.	Czas max. odpowiad. **2 m. 51,4 s.** średn. szybk. 42 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **3 m. 04,6 s.** średn. szybk. 39 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **3 m. 25,7 s.** średn. szybk. 35 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **3 m. 52,3 s.** średn. szybk. 31 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **4 m. 17,2 s.** średn. szybk. 28 klm./godz.	Czas max. odpowiad. **4 m. 48,0 s.** średn. szybk. 25 klm./godz.

Regulamin prób pobicia rekordów polskich

Art. 1. Organizator.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 9 września 1928 r. we Lwowie „Próby pobicia rekordów polskich".

Art. 2. Regulamin.

Próby pobicia rekordów polskich zostaną przeprowadzone zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R.

Art. 3. Rodzaj zawodów.

Próby odbędą się na dystansie 1 km. z rozbiegiem, przyczem trasa ta musi być przejechana w dwóch kierunkach. Pomiędzy jazdą w jednym i w drugim kierunku nie może upłynąć więcej jak 30 minut czasu.

Art. 4. Obliczenie czasu.

Przeciętna czasów, osiąganych w każdym kierunku, będzie braną pod uwagę do ustalenia rekordu.

Art. 5. Chronometraż.

Czasy osiągane ustalane będą elektrycznym chronometrem z dokładnością do $^1/_{100}$ sekundy.

Art. 6. Kierownictwo.

Kierownictwo prób składać się będzie z Komandora i Vice-Komandora oraz starterów i chronometrażystów.

Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandora obowiązują narówni z niniejszym regulaminem.

Art. 7. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do prób będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy, (osoby zgłaszające samochody), posiadający międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R.

Kierowcy muszą również posiadać międzynarodową licencję sportową.

Art. 8. Warunki wymagane dla samochodów.

Do prób dopuszczone będą wszystkie samochody wyścigowe i sportowe, posiadające kompletną i stałą karoserję, oraz wyekwipowanie zgodne z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. (Code International Sportif, Annexe C.).

Art. 9. Podział samochodów na kategorje i klasy.

Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone są na kategorje i klasy, według następującej tablicy:

Klasa	Litraż	Kateg. wyścigowa	Kateg. sportowa	
		Min. ilość pasażerów	Min. ilość pasażerów	Min. waga
A	ponad 8 000 cm³	1	4	kg. 1 800
B	aż do 8 000 „	1	4	„ 1 680
C	„ 5 000 „	1	4	„ 1 200
D	„ 3 000 „	1	2	„ 860
E	„ 2 000 „	1	2	„ 780
F	„ 1 500 „	1	2	„ 660
G	„ 1 100 „	1	1	„ 420
H	„ 750 „	1	1	„ 330
I	„ 500 „	1	1	ad lib.
J	„ 350 „	1	1	

Rekordy ustalane będą w każdej poszczególnej kategorji i klasie.

Art. 10. Zapisy.

Zgłoszenia należy kierować do Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6, lub do Komisji Sportowej Małopolskiego Klubu Automobilowego, Lwów, Plac Marjacki 4, na specjalnych deklaracjach, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego, nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem.

Art. 11. Wpisowe.

Wpisowe wynosi zł. 75.— od samochodu. Zapisy przyjmowane będą do dn. 8 września 1928 r. do godz. 20-tej. Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby A. P. termin prób odłożył.

Art. 12. Powtórzenie próby

Każdy zawodnik za wpłatą drugiego wpisowego ma prawo powtórzyć próbę, o ile podczas pierwszej próby zaszły przeszkody, uniemożliwiające mu należyte odbycie próby.

Art. 13. Przyjęcie samochodów.

Przyjmowanie samochodów odbędzie się bezpośrednio przed próbą.

Dokładna godzina próby podana będzie uczestnikom w Małopolskim Klubie Automobilowym we Lwowie, najpóźniej w dn. 9 września do godz. 9-ej rano.

Art. 14. Sankcje.

a) Wykluczenie.

Zawodnicy mogą być poddani sankcjom karnym, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym, za niestosowanie się do przepisów niniejszego regulaminu, względnie do rozporządzeń Kierownictwa Prób.

b) Zawieszenie, dyskwalifikacja.

Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodników w następujących wypadkach:

1) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Prób (n. p. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

2) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

Art. 16. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegną sankcjom karnym, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. (pkt. 126).

Art. 17. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Kierownictwa Prób, przez które będą rozpatrywane; zażalenia na decyzję Kierownictwa rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową A. P. Bezapelacyjne prawo decyzji w stosunku do zawodników polskich przysługuje Automobilklubowi Polski (zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie, do chwili ukończenia Prób.

Art. 18. Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

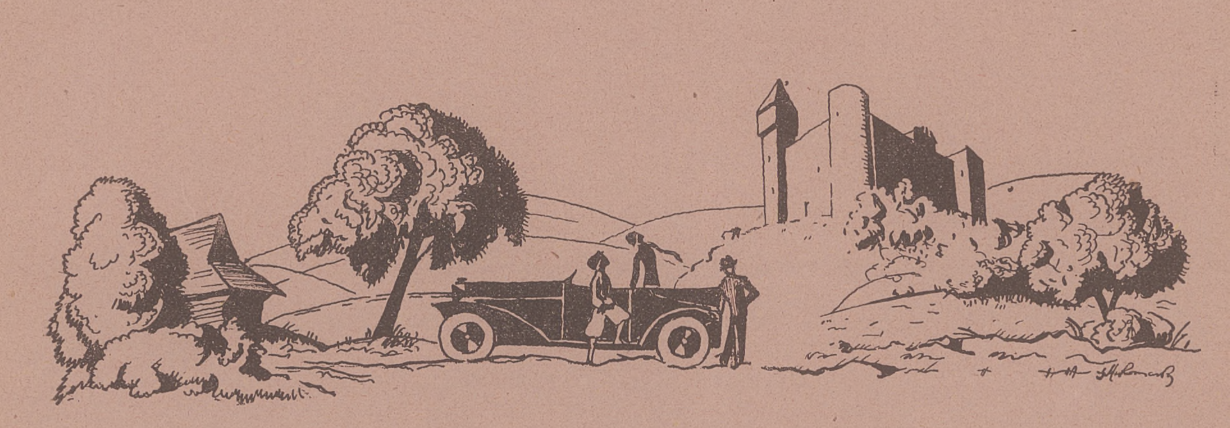
Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości zł. 100.—, które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia nie zaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

Art. 19. Obowiązki uczestników.

Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R., oraz obowiązują się nie dochodzić swych ewentual. praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy Prób biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Prób.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania Prób.



kopanego i Bielska, między Głogoczowem, Myślenicami i Izdebnikiem leży wspaniały trójkąt szos, którego jeden bok tworzy szosa Myślenice—Kalwarja, będąca częścią szlaku międzynarodowego, drugi bok linja Kalwarja—Kraków, do niedawna bardzo dobry odcinek szosowy, trzeci wreszcie bok, to szosa Głogoczów—Myślenice, w zeszłym roku naprawiona. Przy odpowiedniem pielęgnowaniu i konserwowaniu tych około 30 klm. szosy, można uzyskać tor zamknięty (circuit) rzeczywiście wspaniały, odpowiadający warunkom światowym. A teren jest pierwszorzędny: kilometrowe proste między Głogoczowem a Izdebnikiem, oraz koło Biertowic, serpentyny w Izdebniku i szereg niespodziewanych wiraży, na szerokiej szosie, dość przypomnieć nadzwyczaj urozmaicony przebieg szosy koło Głogoczowa. Łatwość połączeń telefonicznych wzdłuż całej trasy, i to wszystko odległe od Krakowa o niecałych 20 klm, bliżej niż Montlhery od Paryża, Montlhery, które miewa po 100,000 widzów! Gdyby zagranicą jakieś środowisko posiadało taki teren — dawno szosa Izdebnicka byłaby polską Monzą.

Wszystkie te warunki i możliwości naturalne wymagają pracy, wymagają zainteresowania się nimi, pokazania, uzyskania środków i organizowania imprez sportowych i ruchu turystycznego. Nie mam zamiaru w tym artykule zajmować się pracą organizacyjną. Na terenie krakowskim spełnia to zadanie Krakowski Klub Automobilowy, spełnia je jak dotąd bez zarzutu. W omawianie jego pracy i dorobku nie mam tu zamiaru się wdawać, bo wyniki mówią za siebie i na innem miejscu omawia się je osobno. W tym artykule chciałem tylko pokazać co można zrobić na terenie krakowskim. Z dziedziny organizacyjnej podniosę tylko zupełny brak zorganizowania na terenie krakowskim sportu motocyklowego, który wegetuje przy kilku organizacjach kolarskich, traktowany jako dodatek, czasem wywlekany na cyrkowe i sportowego znaczenia pozbawione sztuczki areny kolarskiej, naogół jednak nie dający znaku życia i nie pracujący, nawet tak jak środowisko lwowskie lub śląskie. A trzeba choćby tylko o tem pamiętać, że motocykl jest najlepszą szkołą kierowcy sportowego. Tak przynajmniej twierdzą wszyscy wielcy kierowcy, którzy bez wyjątku zaczynali od motocykla, — dość, że wskażę Liefeldta.

Nie można artykułu rozszerzać zanadto. Pokazałem w nim w skróconych zarysach to, co można, przy istnieniu odpowiednich warunków naturalnych zrobić w Krakowie. Znając Klub Krakowski, mam nadzieję, że wiele z tych myśli zostanie zrealizowanych. Sprawy rozwojowe środowiska krakowskiego są jednak tak ważne dla całej Polski, że warto je na tej ogólnopolskiej trybunie poruszyć, nie tylko ogólnie, ale czasem także przypatrzeć się im bliżej.

Dr. Henryk Szatkowski.

Pech pani Zuzy

Właściwym sprawcą wszystkich nieszczęść był... automobil.

Dopóki bowiem pan dyrektor jeździł do biura eleganckim powozem, zaprzężonym w parę chudych rumaków, wszystko było w zupełnym porządku.

Spokój w biurze, cisza w domu. Sielanka.

Nagle, jak migotliwy piorun w pogodny zmierzch lipcowy... „szefowie departamentów, w sprawach służbowych, mają się posługiwać automobilami."

Cóż było robić.

Przydzielono panu dyrektorowi takiego sobie, zwykłego gruchota Benz'a, który pamiętał czasy wojny japońskiej, a w swej zawrotnej karjerze zdążył połknąć ładne kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, zanim dostąpił zaszczytu służenia czcigodnemu szefowi departamentu X., ministerstwa Y.

Właściwie, to pan dyrektor zbytnio nie przemęczał maszyny. Tyle tylko, że rano do ministerstwa a po południu z ministerstwa.

Zato pani dyrektorowa biednej maszynie spokoju nie dawała. Ledwie szofer Dętkowski zdążył odwieźć pana dyrektora do biura, już trzeba było wracać. Nawet nie starczało czasu na wyciągnięcie trochę większej sumy od żydków za ministerjalne opony i kichy, które potem w miesięcznym raporcie figurowały jako zdarte i „nawalone".

Pani Zuza, urocza jak wiosenna jutrzenka, cudem kosmetyki w cud życia zmieniona, już czekała.

Naprzód przejażdżka za miasto (Dętkowski śmigał 80 na godzinę), potem powrót i... defilada po przez najgwarliwsze, najruchliwsze ulice, zakończona kawką z kremem i ciasteczkami w modnej kawiarni, gdzie bywał kwiat poetów, tworzących słowa dla... rewij i kwiat kawalerzystów, tworzących rewje dla.. słów.

Potem znów Benz i niezmienna wędrówka od „Antoinette" do „Elisabethe", od „Elisabethe" do „Jannette", etc. Rozumie się, że sprawunki były bardzo nikłe, boć to zawsze mąż chociaż dyrektor departamentu, ale zawsze tylko... urzędnik państwowy. Zato było dużo oglądania, przymierzania, dobierania, no i powrót do domu.

Cóż to była za rozkosz jechać przez ruchliwe, pełne życia ulice i wiedzieć, że każdy przechodzień spojrzy na tę piękną panią w szarym, sportowym płaszczyku, zgrabnym, tejże barwy, zamszowym kapelusiku, z pod którego śmieją się zielonkawe płomyki wielkich, starannie „zrobionych" oczu.

Peszyło trochę panią Zuzę, że automobil zbyt wyraźnie zdradza swój podeszły wiek, ale... zawsze to automobil, a nie żaden powóz, zaprzężony w obrzydłe koniska.

To też, nie to było największem zmartwieniem pani dyrektorowej. Ani to, że mąż tak mało daje na drobne wydatki, ani nawet to, że tak rzadko chodzą na dancingi. To wszystko było śmieszną drobnostką w porównaniu z tem, że pani Zuza nie miała dotąd... kochanka.

Bo doprawdy, być wierną małżonką przez okrągłe pięć lat. Jeździć powozem, automobilem, mieć męża prawie ministrem, odwiedzać codziennie modną kawiarnię, znać tuzin poetów, dwa tuziny dziennikarzy i jednego słynnego... kawalerzystę, a mimo to nie mieć kochanka, to już najwyraźniejszy, okrutny pech.

Najgorsze, że wszystkie jej przyjaciółki i znajome, miały swych kawalerów serca.

Tylko jedna pani Zuza.

— — — — — — — —

Któregoś dnia, jak zwykle kazała pani dyrektorowa jechać za miasto. Wiosna hojnie rozzłociła świat, wypokostowała... świeżą zielenią stare drzewa. Podniosła skurczone, nagie krzewy, potłamsione trawy. Oblekła je w przedziwnie radosną szatę.

Śmiał się cały świat. Nawet Dętkowski musiał być w wiosennym humorze, bo... gnał jak opętany. Poczciwy Benz mało z karoserji nie wyskoczył dygotem zapracowanych tłoków i cylindrów. A panią Zuzę tylko wiatr muskał jakoś dziwnie lubieżnie, rozmarzająco.

Nagle trrrrrrrach!

„Nawaliła" kicha. Pan Dętkowski zaklął ozdobnie, ale na szczęście było zapasowe koło.

Ledwie ruszyli z miejsca, zbuntowała się druga kicha. Teraz już trzeba było kleić.

Pech.

Tym gorszy, że Dętkowski zdradzał niekłamaną ochotę do spania i kiwał się nad kichą dziwnie podejrzanie.



Nagroda przechodnia Prezesa Automobilklubu Polski ś. p. Stanisława Grodzkiego zdobyta na VII Raidzie Międzynarodowym przez hr. Schönfelda dla Austrjackiego Automobilklubu w Wiedniu.

Pani Zuza już miała zamiar wysiąść z maszyny i powędrować pieszo do miasta, gdy nagle... z gęstego wełniaka kurzu wychynęło lśniące, niskie torpedo i przywarowało tuż przed znieruchomionym Benz'em.

Wysiadł z maszyny jakiś pan, wschodniego typu, wysoki, odziany w elegancki garnitur sportowy, skłonił się pani Zuzie z wdziękiem, bąknął pod nosem jakieś niezbyt zrozumiałe nazwisko i zaprosił do swego automobilu, składając jednocześnie ofertę na... dostarczenie pani Zuzy franco dom, w nienaruszonem opakowaniu, no i gratis.

W normalnym wypadku, pani dyrektorowa podziękowałaby za usługi, ale to był wypadek, jak zresztą większość... anormalny.

I wreszcie intuicja. Intuicja kobieca, która wyraźnie szeptała, że to on właśnie jest tym wymarzonym, wyśnionym kochankiem, na którego tak długo czekała.

Maszyna była wspaniała.

Poemat: zgrabna, lśniąca, wypucowana jak strażacki kask i... wogóle.

Młody, wytworny pan zasiadł przy kierownicy, panią Zuzę posadził obok siebie i ruszyli do miasta, ku niekłamanej zresztą rozpaczy Dętkowskiego, który dopiero teraz trochę oprzytomniał.

Nie jechali zbyt szybko, tak, że pani Zuza mogła z powodzeniem obserwować swego „wybawcę".

Miał ładną, silnie sklepioną głowę. Profil rzymskiego patrycjusza, a z pod sportowej czapki wymykały się lśniące, krucze pukle.

— Nawaliła?

Przerwał milczenie młody pan. Głos miał dziwnie wnikliwy, jedwabisty, rozmarzający, jak węgierski blues.

Ta...ak, to... jest pękła.

Przytwierdziła pani Zuza, nie przyzwyczajona jeszcze do automobilowych terminów.

— Widać kiepska, bo szosa jak stół. Chyba że szkło, albo jakiś ćwieczek dziesięciocentymetrowy.

— Niemam pojęcia.

— Nic dziwnego, kobiety na tem wszystkiem nie znają się. Ale szofer to już powinien uważać.

— No, nasz Dętkowski należy podobno do najlepszych. Żaden departament takiego niema.

— Przepraszam, jakto departament?

Pani Zuza roześmiała się radośnie, widząc zaciekawienie na twarzy swego towarzysza.

— No tak, departament, bo mój małżonek jest szefem departamentu X. w ministerstwie Y.

— Nie może być, ależ to prawdziwy zaszczyt dla mnie módz służyć pani dyrektorowej. Proszę mi wierzyć, że jestem niezmiernie wzruszony.

— Ależ proszę pana, jestem przecież zwykłą, najzwyklejszą śmiertelniczką i pańskie hymny pochwalne wprowadzają mnie w zakłopotanie.

— Skromność łaskawej pani, wprost oszałamia mnie. Być małżonką tak znanego, cenionego dostojnika, a przytem małżonką tak piękną.

Przez panią Zuzę przecwałował milutki dreszczyk.

— Pan żartuje.

— Jakżebym śmiał.

— Przesada.

— Tylko olśnienie. Znam świat dobrze, jak długi i szeroki. Znam i kobiet niemało, ale proszę mi wie...

— Niechże pan przestanie, same superlatywy. Widzi mnie pan pierwszy raz w życiu i odrazu wyśpiewuje hymny pochwalne na moją cześć.

Zwolnił bieg maszyny i przysunął się do pani Zuzy zupełnie blisko. Prawie tak, że ramię dotykało ramienia.

— Mężczyzna spotyka czasami w swoim życiu kobiety, które działają na niego jak błysk pioruna, jak złota błyskawica. Pani jest właśnie tą kobietą. Tą cudną, wyśnioną w długie upalne noce. Tą, dla której oddałbym wszystko, życie, majątek.

Usta jego przywarły do drobnych, wąskich dłoni i całowały mocno, oszałamiająco.

— Panie, co pan wypr...

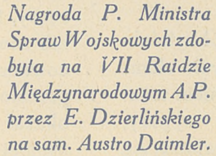
Szeptała, niby obrażona, ale serduszko, aż kozły fikało z radości. Nareszcie jest kochanek. Najprawdziwszy, stuprocentowy.

Maszyna toczyła się coraz wolniej, prawie samopas, bo młody, wytworny pan wprost wczepił się ustami w dłonie swej towarzyszki i na nic nie zwracał uwagi.

— Panie, jeszcze wpadniemy do rowu.

— Głupstwo, abym panią...

— No z tem, to już się nie zgadzam. Wcale niemam ochoty być pokiereszowaną.



Nagroda P. Ministra Spraw Wojskowych zdobyta na VII Raidzie Międzynarodowym A.P. przez E. Dzierlińskiego na sam. Austro Daimler.

Dojeżdżali do miasta. Już było widać rogatkę. W tej chwili, pani Zuza poczuła na swych ustach cudze usta, twarde, gorące, bezlitośnie kąsające ostremi jak brzytwa zębami.

Pani Zuza była bezsprzecznie kobietą towarzystwa, uczciwą mężatką, ale te usta, ten szaleńczy wprost żar roztopił wszystkie jej skrupuły, jak płomień roztapia stearynową gałkę.

Pod paziowską czupryną pięknej pani wszystko skoczyło w jakiegoś opętańczego kankana, a ręce mimowoli przytuliły mocniej głowę towarzysza.

Kiedy świadomość wróciła, automobil stał na rogatce, tuż obok dwóch policjantów i jakiś cywilny człowiek krępowali dziwaczną płachtą... młodego, wytwornego pana, który szamotał się niespokojnie.

Pani Zuza przetarła oczy, potem uszczypnęła się, wreszcie zagryzła język.

Nic nie pomogło, policjanci młodego pana skrępowali niczem kukłę i wrzucili do wnętrza samochodu. Jeden z nich usiadł obok pani Zuzy przy kierownicy, cywilny zaopiekował się skrępowanym.

W pani dyrektorowej odezwała się prawdziwa kochanka.

— Co to wszystko ma znaczyć?

— A to pani nie wie?

— Co mam właściwie wiedzieć?

— No, przecież ten człowiek, to nielada ptaszek, kryminalista czystej wody. Skazali go na więzienie za to, że kupował samochody na kredyt, a sprzedawał za gotówkę, ale zaczął udawać warjata, bo to już recydywista, więc nie raz w kryminale siadywał, odesłali go do szpitala w N. na obserwację. Dzisiaj nad ranem uciekł. W miasteczku skradł jakiemuś ziemianinowi samochód, przejechał po drodze starą żydówkę i cielaka, wreszcie przed samą rogatką zauważyliśmy, że chciał widocznie panią udusić... Pewno zwarjował już napraw...

Pani Zuza zacięła wargi aż do słonego posmaczku krwi.

— Proszę zatrzymać auto, ja wysiądę.

— Ee, tak to nie, proszę pani, trzeba z nami do komisarjatu, zeznania złożyć, kto tam wie co pani za jedna.

Przed oczyma pani dyrektorowej jakaś niewidzialna ręka napisała:

p e c h!

W. Wirch Popławski.

Shimmy

W numerze niniejszym rozpoczynamy pod powyższym tytułem druk artykułu inż. Stanisława Ziembińskiego. Dla osób, pracujących w automobiliźmie, nazwisko to nie jest obcem. Inż. Ziembiński był przed wojną dyrektorem oddziału fabryki silników Gnome w Moskwie, następnie przez długi szereg lat konstruktorem w fabryce Renault w Billancourt, gdzie dał się poznać jako niezwykle wykształcony teoretyk i zdolny praktyk. Inż. Ziembiński we francuskim przemyśle samochodowym ma już wysokie imię. Artykuł ten, będący streszczeniem artykułu pomieszczonego w „Journal de la société des ingénieurs de l'automobile", wydawać się może będzie czytelnikom naszym trudniejszym od pomieszczanych do tej pory w Aucie artykułów technicznych, jednak bez kilku prostych wzorów matematycznych, oryginalna teorja shimmy inż. Ziembińskiego, byłaby jeszcze trudniejszą do zrozumienia.

Wstęp.

Przyjętem jest określać shimmy samochodowe w sposób następujący: jest to gwałtowne poprzeczne wahanie się przedniej osi z kolejnem podskakiwaniem kół. Zjawisko to ma miejsce tylko przy jednej jedynej szybkości, ściśle określonej dla każdego wozu, i powoduje poprzeczne trzęsienie przedniej części samochodu.

Określenie to ma tę złą stronę, że zajmuje się tylko ostatnią fazą zjawiska i odwraca uwagę badaczy od istotnej jego przyczyny. W rezultacie blisko dziesięć lat empirycznych dociekań, nie doprowadziło dotychczas do żadnej teorji, tłumaczącej to zjawisko.

Moje obserwacje nad różnemi wozami doprowadziły mnie do przekonania, że shimmy jest powodowane brakiem wyważenia przednich kół, i na tej zasadzie zaproponowałem następujące określenie: *Ruchy wozu zwane shimmy są spowodowane przez rezonans chwiania się przednich kół, inaczej mówiąc jest chwianiem się kół do tego stopnia spotęgowanem, iż trzęsie ono przodem samochodu i że w poważniejszych wypadkach, koła zaczynają kolejno podskakiwać, to prawe to lewe, pod wpływem siły odśrodkowej i nowych amplifikacji.*

Co prawda chwianie się przednich kół istniało i w przedwojennych wozach i nie powodowało shimmy, ale w nowoczesnych samochodach, skutkiem ustawicznego poszukiwania coraz to większej wygody, wszystko jest na tyle elastyczniejsze, iż znalazły się takie rezonansy, które dawniej nie istniały. Właśnie te rezonansy tak wzmocniły chwianie się kół, że doprowadziły do nowych zjawisk, do trzęsienia wozem i skutkiem tego do nowej nazwy.

Zatrzymałem się na tej hypotezie dlatego, że liczne obserwacje potwierdziły mi fakt, że mniej lub więcej gwałtowne chwianie się przednich kół poprzedzą zawsze shimmy.

Historja poszukiwań.

Jako uzasadnienie doświadczalne tej teorji przytoczę wypadek następujący:

Miałem w użyciu samochód, który chodził już przez dwa lata na gumach 820 × 120 bez shimmy. W trzecim roku chodził on na gumach balonowych 860 × 160 również bez shimmy. W czwartym roku został założony nowy komplet gum 860 × 160 lecz po trzech miesiącach jazdy pojawiło się shimmy, z początku nieznaczne, ale które w bardzo krótkim czasie doszło do granic bardzo nieprzyjemnych dla jazdy: koło steru chodziło w rękach i przód automobilu trząsł się co raz to silniej.

Przypuszczając, że zło pochodzi od chwiania się kół użyłem po koleji wszystkich środków, jakich się używa w takich wypadkach: sprawdziłem nachylenie osi pod resorami, równoległość kół i podciągnąłem wszystkie luzy jakie mogłem znaleść w systemie kierowniczym, włącznie do samych kół. Oczywiście po przejechanych 60.000 kilometrach wszędzie było trochę luzu.

Po usunięciu każdego z nich shimmy się uspakajało, ale na bardzo krótki czas, bo luz się natychmiast ponawiał. Oczywistem było, że istniała jakaś siła, która szarpała maszyną. Skierowałem poszukiwania na koła a mianowicie na brak ich zrównoważenia.

Podniósłszy przód samochodu na lewary znalazłem, że aby zrównoważyć koła musiałem dodać na obręcz jednego 350 gr. a na drugie 500 gr. przeciwwagi aby doprowadzić je do równowagi biernej. Środek ten zmniejszył znacznie siłę shimmy ale nie wykorzenił go zupełnie.

Analizując bliżej koła skonstatowałem, że obręcze ich były bardzo szerokie, około 120 m/m. Wentyle do pompowania gum były osadzone zupełnie na brzegu obręczy i pochylone na zewnątrz dla łatwiejszego nadymania. Dodane przeciwwagi znajdowały się mniej więcej naprzeciwko wentyli na odwrotnym końcu średnicy kół, lecz, co się okazało potem najważniejszem, przymocowane były na przeciwnym brzegu obręczy, to znaczy, że wentyle znajdowały się na stronie zewnętrznej samochodu, a przeciwwagi przymocowane były od strony wewnętrznej. Kazałem je przenieść na zewnętrzny brzeg obręczy i środek ten okazał się radykalnym: shimmy zostało ostatecznie usunięte. Od tego czasu mogłem dowolnie wywoływać shimmy lub kasować je, zmieniając wagę lub rozmieszczenie przeciwwag.

Równowaga statyczna i dynamiczna.

Okazało się więc, że statyczne wyważenie kół nie wystarcza. Jeżeli jakiś niezrównoważony ciężar zostaje skompensowany przez przeciwwagę znajdującą się w innej płaszczyźnie obrotowej, to w czasie ruchu powstają dwie siły odśrodkowe, które się wzajemnie nie kasują, ale które stanowią parę sił szarpiącą kołem raz w prawo, raz w lewo za każdym obrotem i powodują chwianie się kół.

Ażeby tego uniknąć, należy sprowadzić przeciwwagę do tej samej płaszczyzny obrotowej, w której znajduje się ciężar, który należy zrównoważyć. Osiągniemy wtedy stan równowagi **dynamicznej**. Jedynie takie zrównoważenie może zabezpieczyć samochód od chwiania się kół z powodu shimmy.

Siła, powodująca chwianie się kół.

Weźmy koło (fig. 1) widziane z profilu wraz z czopem osi *(CO')* i ze sworzniem *(CC')* oraz rzuty tego koła na dwie płaszczyzny prostopadłe do czopu osi i do sworznia.

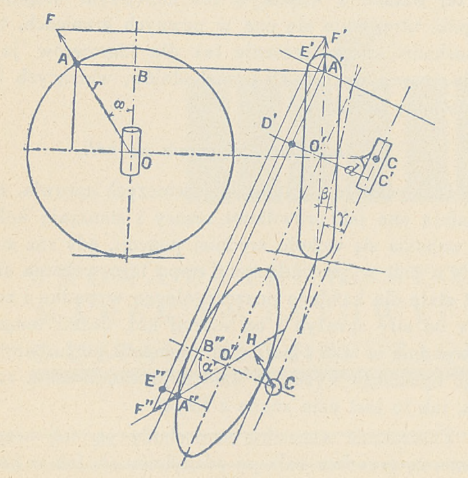


Fig. 1.

Jeżeli wyobrazimy, że ciężar niezrównoważony znajduje się w punkcie *A*, to siła odśrodkowa jest widziana w prawdziwej wielkości w *AF*, a jej składowa *A"F"* pomnożona przez odległość *CH* daje moment siły zmuszający koło do chwiania się.

Wyraz tego momentu będzie następujący.

$$M = F d \sin \alpha \text{*)}$$

*) Z fig. 1 wyprowadzamy:

$$A'' F'' = \frac{A'' E''}{\cos \alpha'} = \frac{A' E'}{\cos \alpha}, = \frac{A' F' \sin (\beta + \gamma)}{\cos \alpha'} =$$

$$= \frac{A F \cos \alpha \sin (\beta + \gamma)}{\cos \alpha'} = \frac{F \cos \alpha \sin (\beta + \gamma)}{\cos \alpha'} \qquad (1)$$

i

$$C H = C O'' \sin \alpha' = C' O' \sin \alpha' = d \sin \alpha' \qquad (2)$$

Mnożąc (1) przez (2) otrzymujemy szukany moment

$$M = A'' F'' \times C H = F d \cos \alpha \operatorname{tg} \alpha' \sin (\beta + \gamma) \qquad (3)$$

Z innej strony mamy długość *AB* widzianą również w prawdziwej wielkości w *A" B"*. To znaczy, że

$$A B = A'' B''$$

ale

$$A B = r \sin \alpha$$

$$A'' B'' = O'' B'' \operatorname{tg} \alpha' = O' A' \sin (\beta + \gamma) \operatorname{tg} \alpha' = r \cos \alpha \operatorname{tg} \alpha' (\beta + \gamma)$$

Z tych trzech równań otrzymujemy:

$$r \sin \alpha = r \cos \alpha \operatorname{tg} \alpha' \sin (\beta + \gamma)$$

i

$$\operatorname{tg} \alpha' = \frac{\operatorname{tg} \alpha}{\sin \beta + \gamma)} \qquad (4)$$

Podstawiając (4) w (3) otrzymujemy:

$$M = F d \cos \alpha \operatorname{tg} \alpha = F d \sin \alpha \qquad (5)$$

We wzorze tym mamy:

M — moment perturbacyjny

F — siła odśrodkowa ciężaru niezrównoważonego.

α — kąt jaki koło ubiegło od chwili kiedy ciężar niezrównoważony znajdował się w najwyższym punkcie koła

d — odległość środka koła zakreślonego przez ciężar niezrównoważony do sworznia. Nie należy mieszać tego środka z centrem materjalnego koła.

Wzór ten pokazuje, że moment perturbacyjny ma postać sinusoidalną, to znaczy, że jest perjodyczny i że perjod równa się obrotowi koła, co się zgadza z praktyką, bo skonstatowano, iż perjod shimmy równa się zawsze czasowi jednego obrotu koła. Perjod ten w wozach średnich wielkości, które dostają shimmy przy szybkości 70—80 klm. równa się $^1/_8$ — $^1/_9$ sekundy.

Wzór ten pokazuje też, że moment perturbacyjny jest niezależny od kątów β i γ czyli od karosażu koła i od pochylenia sworznia, a więc i od odległości śladu koła na ziemi do osi sworznia. Przez długi czas przywiązywano do tej odległości dużą wagę, ale

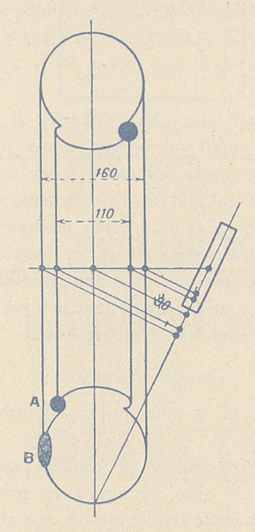


Fig. 2.

coraz bardziej się wyjaśnia, że nie ma ona prawie żadnego znaczenia.

Wzór ten stosuje się do wypadku, kiedy się ma do czynienia z jednym niezrównoważonym ciężarem w punkcie *A* albo *B* (na fig. II). Jeżeli się go zrównoważy przez przeciwwagę umieszczoną o 180° od poprzedniego, ale w innej płaszczyźnie obrotowej np. w punkcie *C* to *d* tej przeciwwagi będzie miało inną wartość, którą nazwiemy *d'*.

Moment perturbacyjny przyjmie w takim wypadku formę

$$M = F (d - d') \sin \alpha$$

dlatego, że

$$\sin(d + 180^0) = -\sin\alpha$$

Moment ten stanie się równy zeru tylko w wypadku, gdy osiągniemy $d = d'$ czyli równowagę dynamiczną.

Skontrolujmy na przykładzie liczbową wielkość tych momentów. Weźmy wyżej przytoczony przypadek, czyli wóz o kole z gumami 860 × 160. Krytyczna szybkość była równa 70 klm. na godz. co odpowiada szybkości koła 460 obrotów na minutę, czyli $w = 48$. Ciężar równy 500 gr. znajdował się na obręczy c promieniu $r = 350$ m/m. Daje to siłę odśrodkową $F = 41$ kg. Odległość centru koła do osi sworznia równała się 90 m/m.

W wypadkach siły niezrównoważonej w A lub w B otrzymujemy wartości d podane w załączonej tablicy. W wypadku zrównoważenia statystycznego za pomocą przeciwwagi umieszczonej na przeciwnym brzegu obręczy otrzymamy niżej przytoczone wartości $d - d'$

	d	$d-d'$
A	145	110
B	170	135

Prawdopodobniejszy był wypadek B gdyż brak równowagi pochodził od opony, a nie od obręczy, a mianowicie z nadmiernej masy gumy w punkcie B.

Zrównoważenie statyczne wykonane w sposób wskazany na fig. II zmniejszyło moment perturbacyjny tylko o 20%. Staje się teraz jasnem, dlaczego statyczne wyważenie kół nie dało wielkiego rezultatu, i jak wielką może być różnica między statycznem a dynamicznem wyważeniem kół.

Geneza shimmy.

Możemy teraz w następujący sposób określić genezę shimmy.

Podstawą do tendencji ku shimmy jest brak równowagi, statycznej albo dynamicznej, przednich kół wozu, który wywołuje tendencję do chwiania się tych kół.

Ażeby to chwianie mogło się urzeczywistnić, potrzeba przytem jeszcze jednego z trzech następujących warunków:

a) Kierownica dostatecznie oddająca, tak żeby chwianie się kół mogło spowodować odpowiednie ruchy koła sterowego;

b) Jakikolwiek luz w kierownicy, w drążkach kierowniczych, w przegubach przedniej osi i kół lub w połączeniu między przednią osią a ramą wozu.

c) zbyt wielka elastyczność tych organów, tak ażeby koła mogły się chwiać, bez żadnego luzu wyżej wymienionego, i przy nieruchomem kole sterowem.

Ten lub inny z tych trzech warunków spotyka się znacznie częściej niżby się przypuszczało. Jeżeli obserwuje się przednie koła przejeżdżających samochodów, to widzi się, iż conajmniej połowa wozów podlega tej wadzie w większym lub mniejszym stopniu. Dopóki utrzymuje się ona w pewnych granicach, to przechodzi niepostrzeżenie tak dla kierowców jak i dla prawie wszystkich przechodniów, widzących te samochody w ruchu.

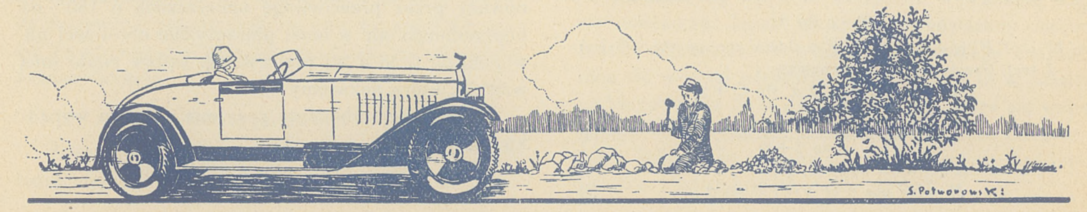
Amplikacje chwiania się kół.

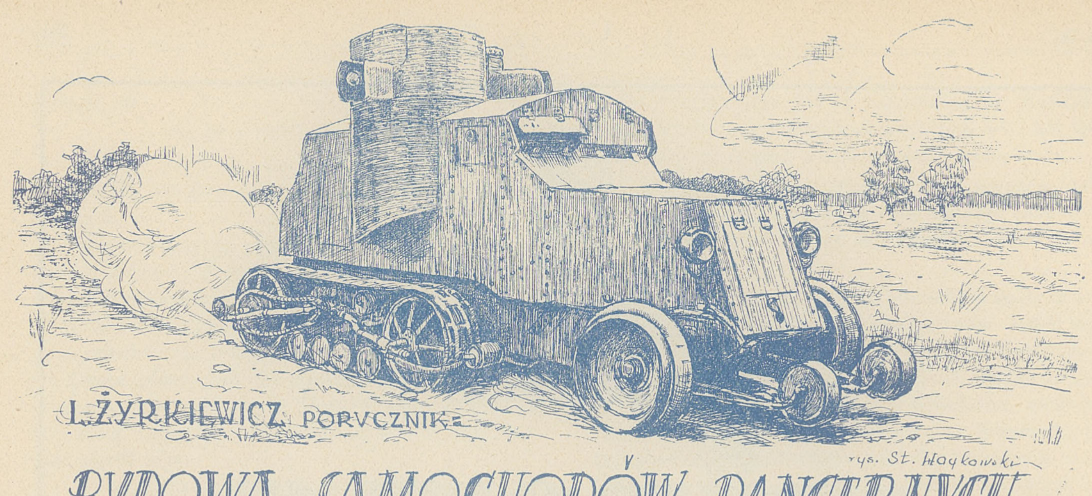
Elastyczność organów kierowniczych sprawia, że działają one jak prawdziwe resory i zmuszają koła do wahania się wokoło średniej pozycji, gdy raz zostały z niej wyprowadzone. Tempo tego wahania się jest stałe dla każdego poszczególnego wypadku i zależy od siły sprężyn i od inercji kół. Jeżeli tempo to wpadnie w takt z perjodem momentu perturbacyjnego opisanego wyżej, to następuje amplifikacja ruchu, jak to jest nam znane z fizyki.

Przeważnie wszystkie samochody są tak urządzone, że przednie koła po odchyleniu się ich w bok przez kierownicę mają tendencję do wracania do prostej linji pod wpływem specjalnych ku temu urządzeń, tak jak wahadło ma tendencję wracania do pionu. Wywołuje to też tendencję do wahania się ze stałą szybkością, która w pewnych wypadkach może wpaść w takt z momentem perturbacyjnym i wywołać amplifikację ruchu.

Wreszcie trzeba wziąć pod uwagę zbyt dużą elastyczność zewnętrznej części przednich kół względem wozu w kierunku poprzecznym do drogi, która pozwala kołom znaczyć na drodze ślad sinusoidalny i trząść przodem samochodu. Elastyczność tę można znaleść w pneumatykach, jeżeli są one nie dość sztywno przytrzymywane w obręczach, w resorach, jeżeli strzałka ich jest zbyt wielka, w wieszakach resorów i nawet w przedniej części ramy podwozia, jeżeli nie jest ona dosyć sztywną.

I ta elastyczność może też wpaść w takt z egzystującem chwianiem się kół i stać się nowym powodem amplifikacji. (D. c. n.)





BUDOWA SAMOCHODÓW PANCERNYCH.

Pierwsze samochody pancerne, wprowadzono na pole walki w 1914 r.; były to pod względem technicznym opancerzone wozy bojowe, poruszane silnikiem i zbudowane na zwykłem podwoziu osobowem lub ciężarowem.

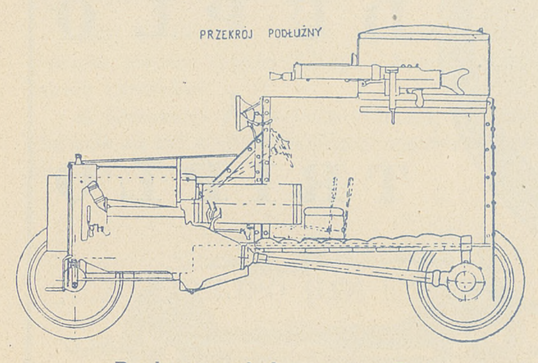
Oczywiście, że ze względu na specjalne warunki pracy samochodów pancernych i wymagania z tem związane, należało w budowie ich wprowadzić cały szereg przeróbek i udoskonaleń, zanim doszły one do stanu obecnego.

Ze względu na brak miejsca i konieczność zachowania pewnej przejrzystości układu, zaznajomimy się z budową samochodów pancernych i ulepszeniami w ich konstrukcji nie w porządku chronologicznym ich wprowadzania — lecz pewnemi działami.

Silnik. W silniku samochodów pancernych żadnych specjalnych zmian nie dokonywano i rozwój jego posuwał się równolegle z rozwojem normalnego silnika samochodowego.

Podwozie. Natomiast poważnym zmianom uległo podwozie.

Przedewszystkiem więc okazało się, że bojowe obciążenie samochodu (pancerz, broń i amunicja) wymaga koniecznie zwiększenia wytrzymałości podwozia, a mianowicie: ramy, resorów, osi i kół.



Przekrój samochodu pancernego Ford.

Następnie, aby uniezależnić samochód pancerny od dróg bitych oraz uniknąć ślizgania się kół na błocie i piasku, konstruktorzy dążyli bądź do wprowadzenia napędu na wszystkie 4 koła (np. samochody pancerne Jeffery, Ehrhardt, Daimler itd), bądź też stosowali szerszą obręcz kół i tylne koła bliźniacze (np. samochody pancerne Peugeot, Renault, Lanchester i inne).

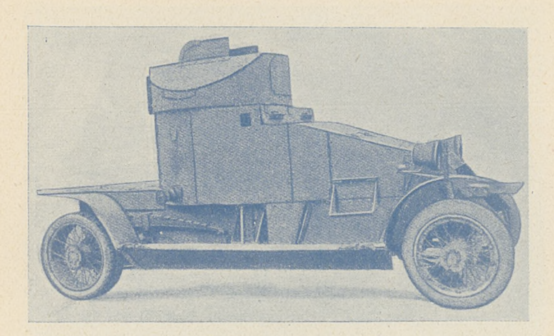
Koła. Koła stosowane były różnych typów:
szprychowe (samochody pancerne lekkie np. (Lanchester, Peugeot itd),
tarczowe (np. Citroën-Kegresse, Chenillette, Kolohausenka itd),
drewniane (np. Ford, White itd),
żelazne (np. samochód pancerny Ehrhardt).

Ogumienie. Ogumienie stosowane było różnych typów; rodzaj gum musiał być dostosowanym do ciężaru samochodu: gumy dęte stosowano w samochodach lekkich (np. samochody pancerne Rolls Royce, Lanchester, Minerva, Renault itd), masywy w samochodach pancernych ciężkiego typu (np. Garford, Peerles, Jeffery itd).

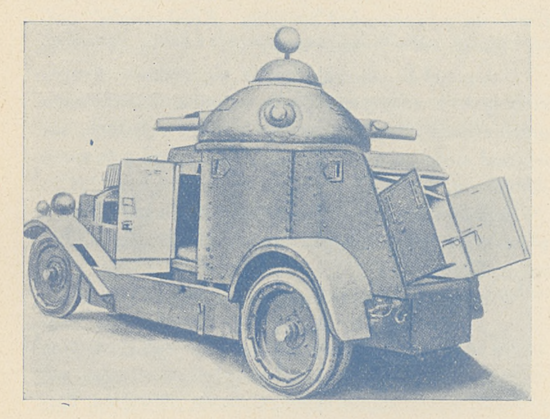
Rosjanie często stosowali guzmatyki (na samochodach Austin i in.).

W samochodzie pancernym włoskim Pavesi zastosowano segmenty gumowe umieszczone na obręczy koła i dające się ustawiać tak, że tworzą bądź wąski masyw, bądź też szerokie występy poprzeczne (dla uniknięcia poślizgu).

Kierowanie. Pierwsze samochody pancerne nie posiadały tylnego steru, co utrudniało ogromnie jazdę tyłem i stanowiło poważną niedogodność, gdyż samochód pancerny, aby wycofać się do tyłu musiał zawracać na szosie. Podobne manewrowanie na wąskiej szosie pod ogniem nieprzyjaciela, częstokroć kończyło się rozbiciem samochodu przez artylerję lub zgaszeniem silnika, albo obsunięciem samocho-



Angielski lekki samochód pancerny Lanchester. Koła szprychowe, gumy dęte.



Angielski samochód pancerny Crossley. Koła tarczowe na masywach.

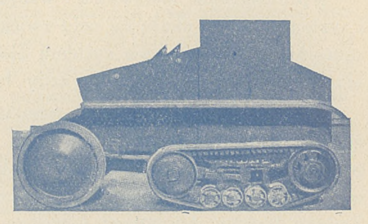
du do rowu, co było równoznaczne ze zgubą samochodu.

Pierwsze dodatkowe tylne stery były wykonane prowizorycznie na froncie, przez niektóre oddziały samochodów pancernych. Mianowicie umieszczono z tyłu samochodu dodatkową kolumnę sterową z bębnem, na który nawija się linka stalowa idąca do przednich kół.

Urządzenie takie pozostawiało wiele do życzenia, to też wkrótce zastąpiono je wykonanemi w zakładach tyłowych dodatkowemi kierownicami tylnemi, które ruch swój przenosiły na ster przedni i dopiero pośrednio na koła.

Aby ułatwić prowadzenie samochodu tyłem, umieszczono obok tylnego steru pedały sprzęgła i hamulca oraz akcelerator.

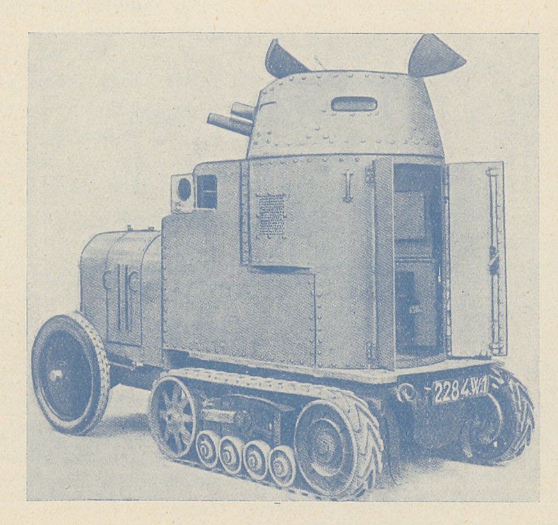
Tylny ster połączony z przednim bądź stale (np. w samochodzie Peugeot), bądź też mógł być włączany i wyłączany przy pomocy specjalnej dźwigni (np. w niektórych samochodach Austin).

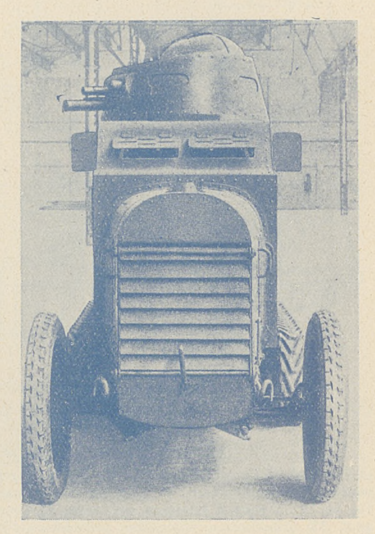


Angielski lekki jednoosobowy samochód pancerny Crossley-Martel posiada z przodu aparat gąsienicowy a z tyłu koła.

Kierowanie w samochodach pancernych, niezależnie od posiadania tylnego steru, zazwyczaj stosuje się tylko przedniemi kołami, choć znamy wyjątki:

1) kierowanie wszystkiemi 4 kołami (np. Jeffery),
2) zwrotne są wszystkie 4 koła, lecz kierowanie odbywa się każdorazowo tylko przy pomocy 2 kół — (przednich — w stosunku do kierunku ruchu samochodu), zastosowane przez fabrykę Skoda w samochodzie pancernym P. A. II. Przy kierowaniu tego rodzaju każda kolumna przenosi ruch swój bezpośrednio na koła.
3) przez rozczłonkowanie podwozia na części (Pavesi) — wówczas koła w stosunku do swych osi nie posiadają wcale skrętu,





Francuski samochód pancerny Citroën-Kegresse.

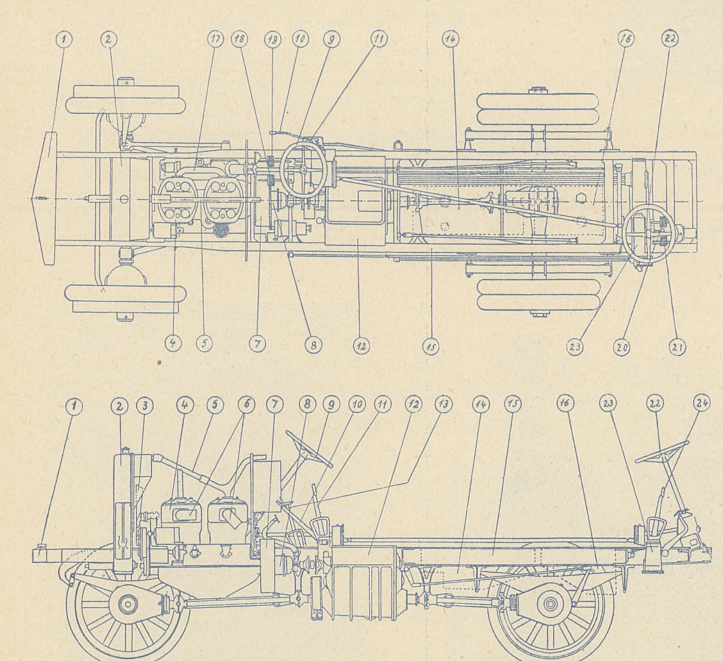
4) kierowanie tylko tylnemi kołami zastosowane w angielskich małych próbnych wozach bojowych Crossley-Martel, które zamiast przednich kół posiadają aparat gąsienicowy.

Wprowadzenie kierowania wszystkiemi kołami i systemu Pavesi miało na celu zwiększyć zwrotność samochodu, a kierowanie systemu Skoda P. A. II — ułatwić kierowanie podczas jazdy tyłem.

Skrzynka biegów. Jak już wzmiankowaliśmy wyżej, po wprowadzeniu tylnego steru, aby ułatwić prowadzenie tyłem, umieszczono obok tylnej kolumny sterowej pedały sprzęgła, hamulca i akcelerator. Zmiany biegów dokonywał kierowca siedzący przy tylnym sterze.

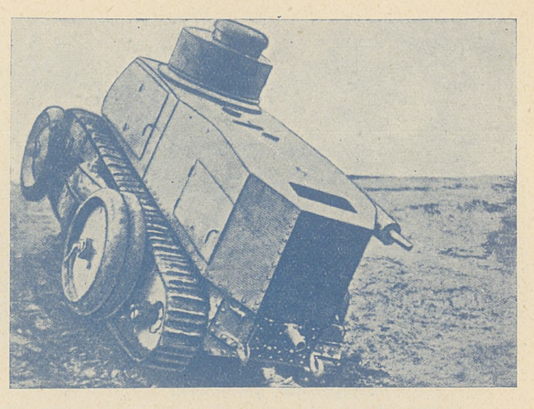
Samochód tak wyposażony można było względnie łatwo prowadzić tyłem, rozwijał on jednak przy jeździe tyłem stosunkowo nieznaczną tylko szybkość (równą mniej więcej szybkości podczas jazdy I-ym biegiem.

Aby usunąć tą niedogodność niektórzy konstruktorzy ustawili w tyle samochodu drugi kompletny silnik (Jeffery). Rozwiązanie to jednak było absolutnie niezadawalające ze względu na koszt budowy i ciężar samochodu, to też zostało całkowicie zarzucone.



Podwozie samochodu pancernego Ehrhardt M 21.

Objaśnienie: 1) zderzak przedni, 2) chłodnica, 3) wentylator, 4) silnik, 5) przewód wodny, 6) rura wydechowa, 7) koło rozpędowe, 8) sprzęgło dyskowe, 9) ster przedni, 10) przednia rączka hamulca ręcznego, 11) przednia rączka biegów, 12) skrzynka biegów, 13) przekładnia włączająca prowadzenie przednie lub tylne, 14) zbiornik benzyny, 15) rama i jej wzmocnienia, 16) zapasowy tylny zbiornik benzyny, 22) ster tylny, 23) przekładnia tylna, 24) tylna rączka biegów.



Czechosłowacki samochód pancerny „Kolohousenka" podczas użycia napędu kołowego (posiada i koła i gąsienice).

Natomiast b. celową okazała się budowa skrzynki biegów z rewersem, gdzie wskutek dodatkowego przeniesienia napędu przez system kół zębatych, samochód może posuwać się przodem i tyłem z tą samą szybkością.

Skrzynki biegów z rewersem stosuje się obecnie w wielu samochodach pancernych (White, Benz, Ehrhardt, Skoda itd).

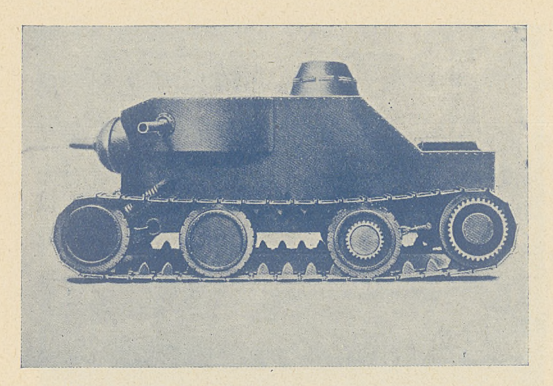
W niektórych samochodach (np. Benz M 21, Ehrhardt M 21 itd) zastosowano prowadzenie całkowicie tylne, t. zn., że kierowca przy tylnym sterze posiada również swoją dźwignię biegów.

Przeniesienie napędu. Przeniesienie napędu ze skrzynki przekładniowej na koła w ogromnej większości stosuje się kardanowe; wyjątek pod tym względem stanowią samochody: Garford i Austin gąsienicowe, w których zastosowano przeniesienie napędu łańcuchowe.

Napęd. Kołowe samochody pancerne mogą rozwijać stosunkowo dużą szybkość (do 60 klm/g i więcej), są jednak przywiązane do dróg i normalnie nie mogą z nich zjeżdżać; czołgi przebywają swobodnie poryty teren, poruszają się się jednak zbyt wolno (jeden z najszybszych czołgów z czasów wielkiej wojny, lekki czołg Renault rozwijał po dobrej drodze szybkość dochodzącą zaledwie do 8 klm/g!).

Dążono więc do posiadania uniwersalnych lekkich wozów bojowych, mogących przebywać szybko duże przestrzenie drogami i poruszać się swobodnie w przeciętnym dzikim terenie.

Wysiłki konstruktorów zmierzają-



Wóz bojowy Walther-Chriestie posiada napęd kołowy i gąsienicowy.

ce do osiągnięcia tego celu poszły 3 drogami: stworzono samochody o napędzie:

1) mieszanym kołowo-gąsienicowym (np. samochód Citroën-Kegresse, Crossley-Martel, Carden-Lloyd),
2) kołowym i gąsienicowym przyczem stosuje się na zmianę jeden lub drugi zależnie od okoliczności (np. samochody Kolohousenka, Chenillette, Chriestie itd),
3) kołowym specjalnym (systemu Pavesi lub 3 osiowym).

Rozwiązanie pierwsze jest o tyle niekorzystne, że samochody te poruszają się wprawdzie swobodnie po piasku niezależnie od dróg i mogą pokonywać duże nawet wzniesienia, nie mogą jednak ze względu na pozostawienie przednich kół przebywać wąskich rowów ani żadnych przeszkód.

Rozwiązanie drugie, dałoby się jeszcze podzielić na dwa typy: francuski (samochód posiada i koła i aparat gąsienicowy, stale dźwiga więc dość znaczny ciężar) i amerykański (samochód nie posiada specjalnego aparatu gąsienicowego; gąsienicę zakłada się na koła, których jest zazwyczaj 6 lub 8).*)

Samochody tego typu posiadają jednak jedną wielką wadę: zmiana napędu z gąsienicowego na kołowy lub odwrotnie trwa około 10—15 minut i wymaga pracy całej obsługi nazewnątrz samochodu. Ponieważ w styczności z nieprzyjacielem podobnej zmiany napędu, gdy samochód jest nietylko przykuty do miejsca, lecz nawet nie może walczyć ogniem, dokonywać nie można, trzeba jeszcze przed wejściem do akcji bojowej przechodzić na znacznie wolniejszy napęd gąsienicowy.

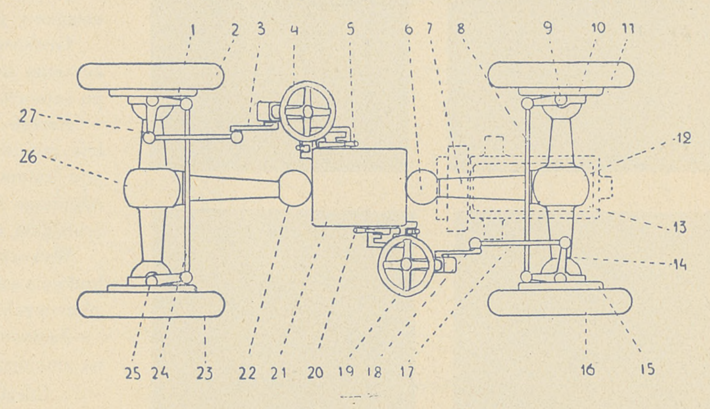
Samochody trzeciego typu (Pavesi) doskonale pokonywują nierówności terenu i przeszkody do 1,2 m. wysokości, przyczem używają stale tego samego napędu. Wprawdzie rozwijają one stosunkowo niewielką szybkość (do 20—25 klm/g) — wynikło to jednak stąd, że do budowy samochodów pancernych tego typu użyto podwozi ciągników, które nie posiadały większej szybkości, gdyż nie była im ona potrzebną. Budując specjalne podwozia dla samochodów tego typu możnaby łatwo szybkość tą zwiększyć.

Podwozia samochodowe trzyosiowe nie były zdaje się dotychczas stosowane do budowy samochodów pancernych — choć ze względów na łatwość przystosowania się do każdego terenu i dość dużą szybkość — mogłyby być zastosowane z korzyścią.

Dopływ benzyny. W budowie ogromnej większości samochodów pancernych daje się zauważyć dążność do stosowania dopływu benzyny pod własnym ciężarem. System ten jest najpewniejszy i najprostszy, tak ważny zaś w samochodach wzgląd na zachowanie niskiej linji nadwozia, nie jest tu brany pod uwagę.

W niektórych samochodach o dużym litrażu, gdzie z powodu braku miejsca nie da się umieścić całego przewożonego zapasu benzyny nad silnikiem, stosuje się 2 zbiorniki: jeden pod ciśnieniem, a drugi pod własnym ciężarem.

Zapalanie. We wszystkich nowoczesnych samochodach pancernych do uruchamiania silnika stosuje się prócz korby ręcznej i starter. Ciekawą nowość pod tym względem przedstawia niemiecki samochód opancerzony do przewożenia piechoty (zabiera on



Podwozie samochodu pancernego P. A. I.

Objaśnienie: 1) bęben hamulca, 2) koło tylne, 3) ramię kierownicze, 4) ster tylny 5) przednia rączka biegów, 6) przegub kardanowy, 7) wał kardanowy, 8) drążek poprzeczny, 9) zwrotnica, 10) bęben hamulcowy, 11) koło przednie, 12) dyferencjał przedni, 13) silnik, 14) półośka, 15) bęben hamulca, 16) koło przednie, 17) drążek podłużny, 18) ramię kierownicze, 19) ster tylny, 20) tylna rączka biegów, 21) skrzynka biegów, 22) przegub kardanowy, 23) koło tylne, 24) drążek poprzeczny, 25) sworzeń zwrotnicy, 26) dyferencjał tylny, 27) zwrotnica.

*) Gąsienice gumowe, które są rozcięte, układa się na ziemi i samochód wjeżdża na nią. Należy wówczas zablokować przednie koła i połączyć końce gąsienic.

15 ludzi w pełnym wyekwipowaniu, a każda dywizja piechoty posiada 15 takich samochodów), który prócz starteru i korby z przodu samochodu posiada identyczną korbę z tyłu samochodu. Jeśli starter zawiedzie, wówczas zależnie od tego z której strony znajduje się nieprzyjaciel można uruchomić silnik przy pomocy drugiej korby.

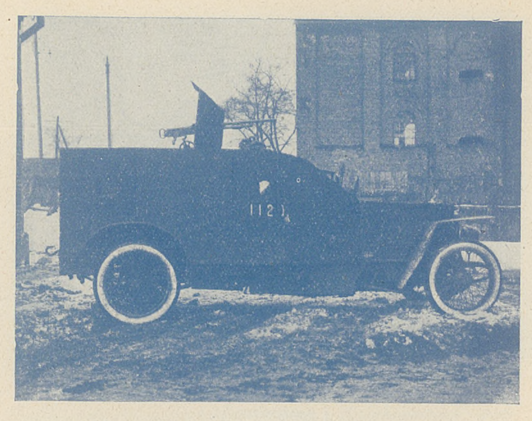
Oświetlenie. Oświetlenie prawie wszędzie już stosuje się elektryczne: jest ono nietylko silniejsze i wygodniejsze w użyciu, lecz daje się łatwo zapalać i gasić z siedzenia kierowcy, co w warunkach bojowych jest b. ważne.

Nadwozie pancerne. Poważną trudność przy budowaniu nadwozi pancernych stanowi połączenie dwóch sprzecznych z sobą wymagań:

1) maximum bezpieczeństwa dla załogi i
2) minimum wagi pancerza.

Faworyzowanie jednego z tych warunków kosztem drugiego daje zawsze ujemne rezultaty.

Jako typowe przykłady takich właśnie niefortunnych rozwiązań możnaby wziąść francuskie samochody pancerne Peugeot i Renault, otwarte z góry, w których obsługa karabinu maszynowego jest odsłoniętą niemal do połowy z boków i z tyłu. Jako przykład przeciwny możnaby przytoczyć niektóre z samochodów ciężarowych, pancerzonych prowizorycznie w czasie wojny; budowano małe fortece, których



Francuski samochód pancerny Peugeot.

ciężar przekraczał znacznie nośność danego podwozia. Działo się to dla tego, że konstruktorzy nie rozporządzając odpowiednim materjałem, starali się jakość pancerza zastąpić jego grubością.

Blacha pancerna. Lekkie a zarazem silne opancerzenie można wykonać tylko używając pierwszorzędnego materjału. Obecnie stosujemy stal chromoniklową (lub z zawartością innych pierwiastków wysokowartościowych np. wanad, uran). Wyrób blach pancernych jest bardzo trudny — pancerz zbyt miękki pociski przebijają b. łatwo, pancerz zaś zbyt twardy pod wpływem uderzeń pęka i daje odpryski z wewnętrznej strony.

Nowoczesne blachy pancerne wykonywane są ze stali wysokowartościowej ciągliwej (amortyzującej drgania cząstek stali powstające pod wpływem siły uderzenia pocisku), natomiast zewnętrzną warstwę posiadają bardzo twardą, co osiągamy przez jej cementację.

Grubość blachy pancernej używanej do pancerzenia samochodów, waha się zależnie od typu samochodu i pancerza, od 3 do 12 mm.

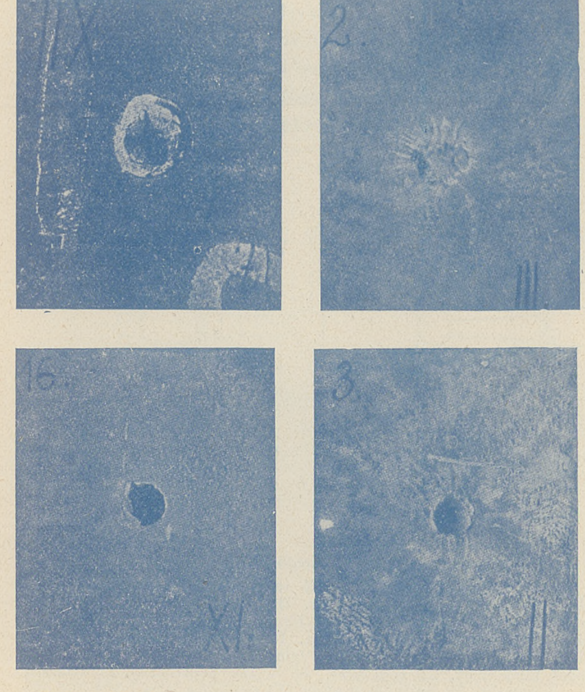
Kształt opancerzenia. Pocisk najłatwiej przebija pancerz, gdy uderza weń prostopadle lub pod kątem możliwie do prostego zbliżonym, uderzając skośnie t. j. pod kątem ostrym pocisk ześlizguje się.

Wykorzystując to, konstruktorzy usiłują przy budowie nadwozi pancernych unikać płaszczyzn pionowych, zastępując je skośnemi lub kulistemi.

Zastosowanie powierzchni skośnych pozwala na zmniejszenie grubości pancerza

Czesi w swym samochodzie pancernym P. A. II uniknęli zupełnie płaszczyzn nadając pancerzowi kształt skorupy żółwia.

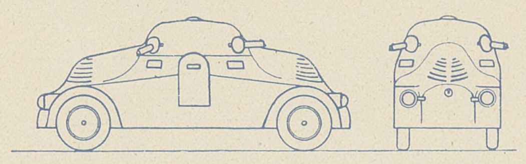
Kulisty pancerz jest bardzo korzystny, jednak wyrób takiego pancerza jest ogromnie trudny i kosztowny; płyty pancerne, posiadające często inną krzywiznę wewnętrzną niż zewnętrzną krzywią się podczas hartowania.



Stalowe blachy pancerne grubości 7—8 mm., ostrzeliwane z odległości 100 m. z karabinu Mausera 7 . 92.

To też w następnym swym typie samochodu pancernego P. A. II powierzchnię kulistą zastąpiono mozaiką maleńkich skośnych płaszczyzn, nie dłuższych niż 20—35 cm.

Kształtem swym nadwozia pancerne różnią się ogromnie, jednak można je sprowadzić do kilku zasadniczych części składowych; będą to:



Czechosłowacki samochód pancerny P. A. II.

1) skrzynka pancerna w której mieści się silnik, (dostęp powietrza zapewniono przez specjalne żaluzje, które w niektórych samochodach dają się przy pomocy dźwigni otwierać i zamykać z wewnątrz),
2) skrzynka pancerna stanowiąca właściwe wnętrze wozu bojowego, (wraz z osłoną kierowcy przy przednim i tylnym sterze),
3) umieszczenie broni,
4) osłony niektórych części podwozia i osprzętu, np. karter dyferencjału, reflektory itd.

Zasadniczo nadwozia pancerne można podzielić na 2 typy: całkowicie opancerzone i otwarte z góry (niesłusznie u nas zwane pościgowymi, gdyż samochód ten będzie wykonywał identyczne zadania co poprzedni, aczkolwiek przedstawia mniejszą wartość bojową).

Większość żywotnych części maszyny, wrażliwej bardzo na uszkodzenia, mieści się od dołu, aby więc je zabezpieczyć w cięższych samochodach stosuje się „podłogę" pancerną (grubości około 3 mm), zabezpieczającą całkowicie od odłamków granatów.

Pozatem niektóre ciężkie samochody pancerne, zwłaszcza niemieckie, są wyposażone w tarcze pancerne chroniące koła.

Obserwacja. Do obserwacji kierowców i załogi służą okienka, które można dowolnie podnosić i przymykać.

W niektórych samochodach dowódca wozu posługuje się peryskopem, dającym mu pole widzenia 300⁰. Jest to pożądane zwłaszcza wtedy, gdy miejsce przeznaczone dla dowódcy wozu znajduje się nie w ruchomej wieżyczce, lecz obok kierownicy — skąd miałby on bardzo ograniczone pole widzenia.

W każdym samochodzie pancernym znajduje się 2 drzwi (z wyjątkiem b. małych np. Ford, lub otwartych z góry, które posiadają tylko jedne drzwi).

Drzwi są zamykane od wewnątrz, przyczem z łatwo zrozumiałych powodów drzwi są umieszczone z przeciwnych stron samochodu, względnie jedne drzwi z boku a drugie z tyłu samochodu.

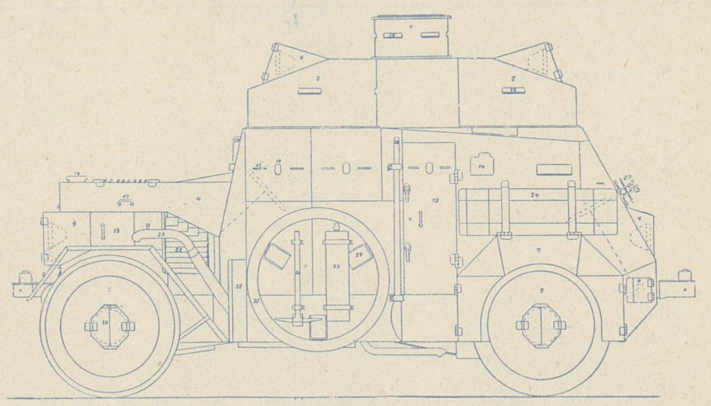
Urządzenie wnętrza samochodu pancernego. W lekkich samochodach pancernych, w których wszystkie inne względy poświęcone były zmniejszeniu ciężarów, załoga pracuje w bardzo ciężkich warunkach.

Przedewszystkiem daje się we znaki gorąco (wewnątrz czołga niemieckiego A VII Wagen temperatura w czasie walki dochodziła do + 86⁰ C!) ciemność (nawet przy zupełnie otwartych wszystkich okienkach samochodu panuje półmrok), trudność oddychania (powietrze jest bowiem gorące i przesycone wonią rozgrzanych smarów i benzyny i zatrute tlenkiem węgla wydzielającym się obficie przy spalaniu prochów), wreszcie huk (praca silnika na jałowym biegu i huk wystrzałów).

Pozatem wskutek ciasnoty przy wszystkich wstrząśnieniach samochodu załoga uderza głową i ramionami o wystające części wyekwipowania samochodu, broń lub pancerz.

Ciężkie samochody pancerne niemieckie budowane już po wojnie (typ M 21) pod tym względem wyróżniają się korzystnie, są bowiem urządzone z pewnym komfortem, gdyż posiadają:

1) wnętrze samochodu wybite grubym wojłokiem i zaopatrzone w liczne uchwyty skórzane (wykładanie wnętrza samochodu wojłokiem było stosowane i w innych samochodach — prócz w. w. dodatniej strony — wojłok zatrzymuje ewentualne odpryski z pancerza),



Niemiecki samochód pancerny Daimler.

2) oświetlenie elektryczne wnętrza samochodu,
3) wentylatory do odświeżania powietrza,
4) od stanowiska dowódcy wozu do siedzenia przedniego i tylnego kierowcy przeprowadzone są tuby, przy pomocy których dowódca wydaje rozkazy.

Podkreślić należy jeszcze b. pomysłowe inowacje: w samochodach tych można dolewać wody do chłodnicy z siedzenia kierowcy, jak również dostać się (po wyjęciu przedniej deski) do magneta, świec i karburatora nie opuszczając ani na chwilę wnętrza samochodu — co ma doniosłe znaczenie w razie potrzeby usunięcia jakiegoś niedomagania silnika podczas walki.

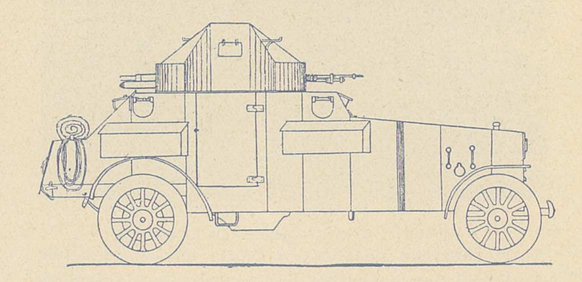
Malowanie ochronne. W celu zamaskowania od obserwacji nieprzyjaciela samochody pancerne maluje się na kolor ochronny t. zw. Camouflage (niem. Chamäleonanstrich) t. j. plamami z czterech lub trzech kolorów najczęściej spotykanych w terenie (ciemnozielony, ciemnobronzowy, piaskowy i czarny).

Dzięki takiemu pomalowaniu przy obserwacji z większej odległości kształty samochodu pancernego stojącego w miejscu jakby „ rozpływają się".

Uzbrojenie. Uzbrojenie samochodów pancernych jest b. różnorodne i zależy od typu samochodu, może więc być:

1) 1 karabin maszynowy (np. samochody pancerne Ford, Chenillette, Crossley-Martel itd),
2) 1 karabin maszynowy lub działka małokalibrowe (np. samochody Citroën-Kegresse, Peugeot itd),
3) 2 karabiny maszynowe (np. samochody pancerne Austin, Fiat itd),
4) 3 karabiny maszynowe (np. samochody Lancia i Fiat 604),
5) 4 karabiny maszynowe (większość samochodów pancerzonych prowizorycznie i samochód P. A. II i P. A. III),
6) 5 karabinów maszynowych i więcej (np. samochód pancerny Ehrhardt, Daimler itd),
7) 1 karabin maszynowy i działko małokalibrowe (samochody pancerne White i Lancia,
8) działo polowe (np. samochód pancerny Pavesi Auto-Tank, Packard, Pierce),
9) działo polowe i trzy karabiny maszynowe (samochód pancerny Garford).

Indywidualną broń załogi samochodów pancernych stanowią rewolwery lub karabinki i granaty ręczne.



Samochód pancerny White.

Sposób umieszczenia broni. Oceniając wartość intenzywność ognia, jaką dany samochód rozporządza, nie wystarczy stwierdzić ile i jaka broń jest umieszczoną na samochodzie — lecz i j a k została umieszczoną, gdyż często ma to znaczenie decydujące.

Najkorzystniejsze jest umocowanie broni w wieżyczce obrotowej, gdyż wówczas broń ma pole ostrzału 360°.

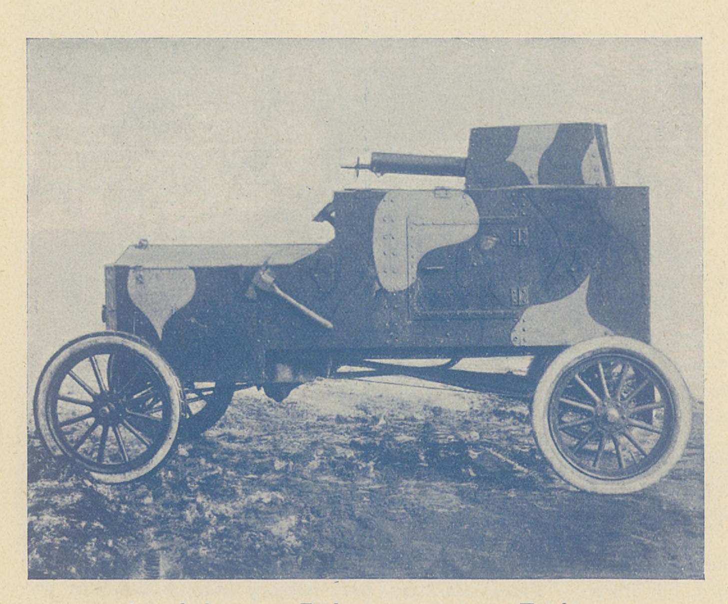
Najmniej korzystne jest umocowanie broni w wycięciach ścian (stosowane było głównie na początku wojny, później zaś w samochodach pancerzonych prowizorycznie jako łatwiejsze do wykonania), pole ostrzału broni waha się od 70 do 90°.

Umieszczenie broni, jeśli uzbrojenie samochodu składa się z jednego karabinu lub działka, nie nastręcza trudności decyzji: niemal z reguły stosujemy wieżyczkę obrotową.

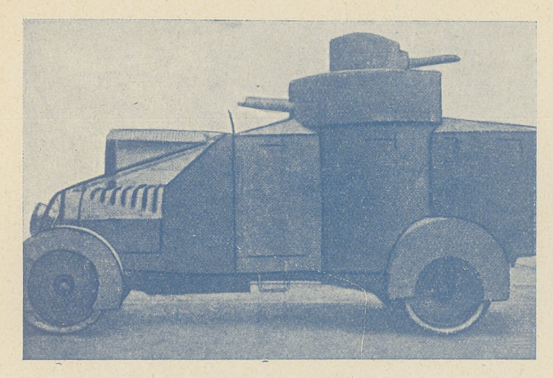
Nieco więcej trudności sprawia rozmieszczenie kilku karabinów maszynowych.

Znamy i stosujemy najczęściej następujące rozwiązania:

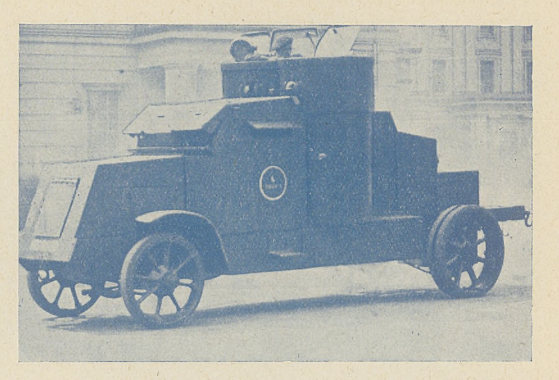
1) uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe — każdy w oddzielnej wieżyczce obrotowej. Zależnie od umieszczenia wieżyczek symetrycznie obok siebie lub na ukos — pole ostrzału z każdej wieżyczki waha się od 280 do 320°, przyczem karabiny maszynowe mogą strzelać równo-



Samochód pancerny Ford w opancerzeniu inż. Tańskiego.



Samochód pancerny Lancia.



Angielski samochód pancerny Austin.

cześnie w różnych kierunkach (sam. pancerne Austin, Fiat, Benz M 21 itd).

2) uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe — umieszczone równolegle we wspólnej wieżyczce. Pole ostrzału 360° — jednakże oba karabiny mogą strzelać tylko w jednym kierunku. Rozwiązanie to ma złe i dobre strony: niemożność ostrzeliwania jednocześnie różnych kierunków — łatwość skoncentrowania ognia na jednym, najważniejszym celu np. samochód pancerny Fiat 501).

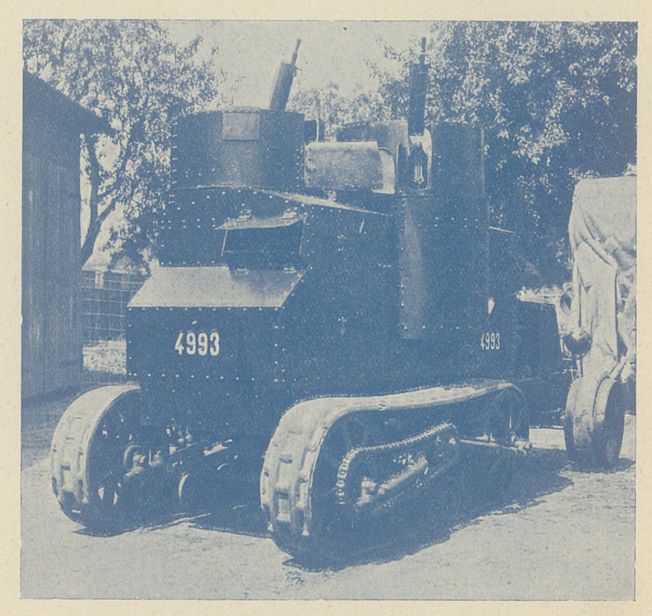
3) uzbrojenie: 1 karabin maszynowy i działko małokalibrowe. Broń umieszczona jest we wspólnej obrotowej wieżyczce, na przeciw siebie w przeciwne strony. Ostrzał z każdej broni 360° — lecz jednocześnie obie bronie nie mogą strzelać. (Rozwiązanie to zastosowane w samochodzie White należy uznać za szczęśliwe, gdyż dzięki niemu mimo różnorodnego uzbrojenia samochodu, nie został zwiększony zbytnio jego ciężar, ani załoga).

4) uzbrojenie: 3 karabiny maszynowe. Broń została umieszczona równolegle w wieżyczce obrotowej, nad nią znajduje się druga wieżyczka obrotowa mniejsza z 1 karabinem maszynowym. Pole ostrzału dla każdej wieżyczki wynosi 360°, przyczem wieżyczki mogą jednocześnie strzelać w różne strony (samochody Lancia, Fiat 604, P. A. I.).

5) Umieszczenie broni (1—4 karabiny maszynowe) w wycięciach ścian bocznych. Rozwiązanie to nie jest szczęśliwe: wielki ciężar i duży koszt w porównaniu z niewielką intenzywnością ognia; rzadko bowiem się zdarza, by trzeba było prowadzić ogień jednocześnie we wszystkich kierunkach, wiele zaś kierunków pozostanie „martwych" t. j. takich, których nie można ostrzelać bez zmiany położenia samochodu. Rozwiązanie to



Samochód pancerny Peerless.

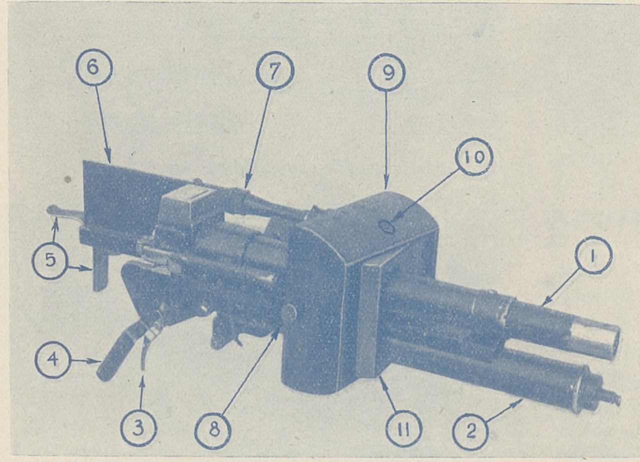


Samochód panc. Austin (gąsienic.) przystosowany do zwalczania płatowców.

było stosowanie na początku wojny, później w samochodach pancerzonych prowizorycznie, ostatnio w samochodzie Chenillette.

6) uzbrojenie: 5 karabinów maszynowych, z nich cztery umieszczone jak poprzednio, a piąty w obrotowej wieżyczce.

Rozwiązanie to jest nieco szczęśliwsze niż



Umocowanie broni typu krzyżakowego stosowane na czołgach i samochodach pancernych.

opisane wyżej (5), gdyż dzięki dodaniu obrotowej wieżyczki można w najważniejszym kierunku skupić ogień 2 karabinów maszynowych. Jednakże konstrukcja ta jest również zbyt ciężką i kosztowną (broń i ludzie) w porównaniu ze swą wartością ogniową.

Rozwiązanie to było b. chętnie stosowane przez konstruktorów niemieckich na początku wojny (samochody pancerne: Daimler M 15, Ehrhardt M. 15 i 17/19, Büssing itd).

Umocowanie broni. Na zakończenie pragnąłbym dodać jeszcze słów kilka o samem umocowaniu broni.

Ze względu na zupełnie inne warunki prowadzenia ognia z ziemi niż z drgającego wskutek pracy silnika*) samochodu**), umocowanie broni na samochodzie powinno być skonstruowane tak, by strzelec mógł możliwie łatwo i szybko zmieniać punkt celu, czyli „utrzymywać cel stale na musze" — pomimo drgania samochodu. Dlatego najpraktyczniejszem jest umocowanie broni w łożysku kardanowem lub kulkowem pozwalającem na swobodny posuw broni w kierunku pionowym i bocznym.

Pożądane jest, by umocowanie broni przystosowane było również do prowadzenia ognia pod dużym kątem w górę — w celu zwalczania płatowców nieprzyjacielskich.

Samochody dostawcze Monos

Nowoczesne formy życia ekonomicznego, wyrażające się w dążeniu do masowej produkcji w przemyśle, masowej sprzedaży w handlu, silnem współzawodnictwie i dążeniu do usprawnienia obrotu handlowego, zmuszają do całkowitego przystosowania wszystkich pomocniczych środków do wymagań dnia dzisiejszego. Zagadnienie odpowiedniego zreorganizowania transportu towarów nabrało w związku z tem cech niezwykle palących, albowiem jest to właśnie dziedzina, w której braki dotychczasowego systemu najbardziej dają się we znaki. Stary konny aparat dostawczy lub posiłkowanie się specjalnemi firmami ekspedycyjnemi nie dawało już oddawna żadnych pomyślnych rezultatów, wpływając hamująco na rozwój handlu i przemysłu. Rozwijający się przemysł samochodowy usiłował zaradzić tym brakom tworząc specjalny typ samochodów towarowych, które też szybko wyparły dotychczasowy system transportów konnych. Tem niemniej jednak sprawa dostawy towarów nie znalazła w ten sposób całkowitego rozwiązania. Samochody towarowe, kosztowne w nabyciu i drogie w eksploatacji, znalazły szerokie zastosowanie w masowym transporcie towarów, przy dostawie natomiast drobnych i lżejszych przedmiotów pracowały wysoce nieekonomicznie. Zagadnienie, w jaki sposób należy zorganizować dostawę towarów o małej wadze i objętości poszczególnych sztuk, bez konieczności wielkich inwestycyj jednorazowych i ponoszenia następnie nierentujących się kosztów ekspoatacji, znalazło swe rozwiązanie dopiero z chwilą stworzenia typu wozu specjalnie dostawczego, wyposażonego w ostatnie zdobycze techniki samochodowej, z małym ciężarem własnym, o dużej ładowności i nośności.

Samochód trzykołowy Monos, którego nie należy porównywać z żadnemi motocyklami towarowemi, odpowiadający całkowicie tym warunkom, czyni zadość wszystkim wymaganiom stawianym dla tego typu wo-

---

*) Którego z łatwo zrozumiałych przyczyn nie można zatrzymywać.

**) O strzelaniu z samochodu będącego w ruchu nie mówię już nawet.

zów przez przemysł, handel, rzemiosło i rolnictwo i stanowi doskonałe rozwiązanie tej ważnej dla rozwoju obrotu towarowego sprawy.

Przemysł i handel w Polsce, w dążeniu do zmodernizowania swych placówek, muszą w najkrótszym czasie usprawnić swój aparat przewozowy, bez którego racjonalnego zorganizowania rozszerzenie wewnętrznego rynku zbytu jest nie do pomyślenia. Bogate doświadczenie innych państw daje możność zastosowania tych środków transportowych, które naprawdę okazały się celowe i ekonomiczne. Dla dostawy towarów nie-masowych takim idealnym środkiem przewozowym jest samochód dostawczy Monos, silny, ładowny, tani — dlatego też jest on niezbędny dla każdego kupca i przemysłowca.

Samochody Monos wyposażone są w specjalny silnik znanej angielskiej firmy JAP. Silnik ten jest jednocylindrowy o wymiarach 70 × 90 mm., pojemności 350 cm^3 i mocy 8,5 KM. Oliwienie silnika przy pomocy automatycznej pompy, pozostałych zaś mechanizmów przy pomocy pompy Meyrela pod ciśnieniem. Zapalanie magnetem lub od akumulatora.

Sprzęgło warstwowe działa pod impulsem pedału nożnego. Przekładnia posiada trzy biegi naprzód i jeden w tył. Starter nożny. Napęd koła tylnego łańcuchem 5/8 × 3/8".

Kierowanie systemem samochodowym z kierownicą ślimakową gwarantuje pewną i wygodną jazdę oraz wielką zwrotność.

Rama z blachy stalowej tłoczonej o przekroju korytkowym, silnie wiązana. Rozstęp kół przednich wynosi 1400 mm., co daje dużą powierzchnię ładunkową. Niska budowa wozu zapewnia zupełną równowagę. Oś tylna jest zbudowana w sposób umożliwiający wyjęcie koła bez potrzeby dokonywania jakiejkolwiek rozbiórki. Hamulce działają na wszystkie trzy koła. Zawieszenie na długich miękkich resorach wykonanych z najlepszych materjałów. Koło tylne podwójnie resorowane. Koła tarczowe wymienne wyposażone w pneumatyki balonowe niskiego ciśnienia 27 × 3,85. Siedzenie kierowcy bardzo wygodne, zawieszone na



Samochód dostawczy Monos.

doskonałych sprężynach. Błotniki z blachy stalowej, silnie umocowane.

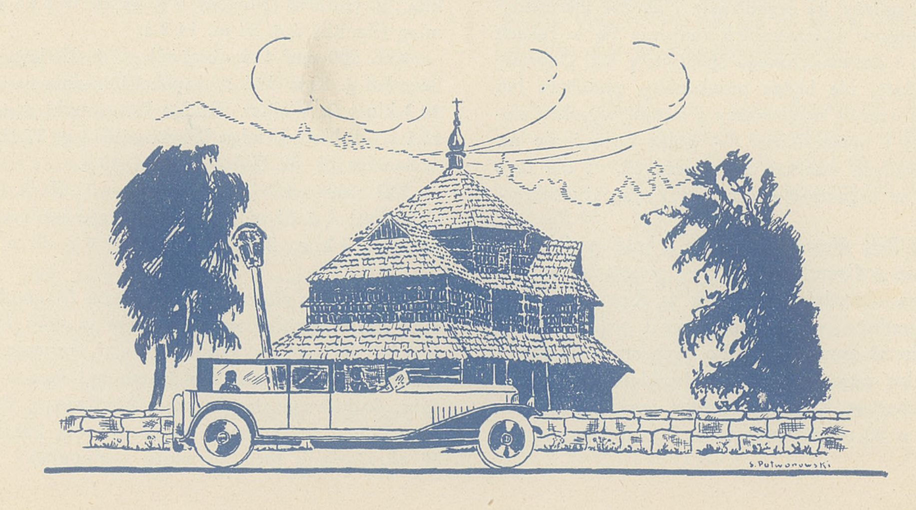
Oświetlenie elektryczne z baterją lub instalacją Boscha. Dwa reflektory z dwiema żarówkami każdy; oświetlenie tablicy rejestracyjnej. Sygnał elektryczny lub ręczny.

Wymiary samochodu Monos są następujące: rozstęp osi 2050 mm., długość 3130 mm., szerokość 1650 mm., wysokość 1300 mm. Całkowita waga wozu około 350 kg. Nośność 500 klg. oprócz kierowcy.

Zużycie benzyny wynosi zaledwie 5 litrów na 100 klm., a oliwy 0,6 litra na 100 klm. Szybkość przy pełnem obciążeniu 50 klm/g.

Nadwozia wykonywane są jako skrzynki lub platformy, bądź też jako nadwozia specjalne. Normalny wymiar skrzynki z podnoszonym dachem i drzwiczkami z przodu wynosi 1500 × 1200 × 800 mm.

Wyłączne przedstawicielstwo samochodów dostawczych Monos na Polskę i w. m. Gdańsk posiada firma Leon Bregman w Warszawie.



K R O N I K A

Warszawa posiadła autobusy. Nareszcie doczekaliśmy się uruchomienia w stolicy autobusów. Narazie uruchomiono pierwszą linję nazw. A z placu Teatralnego na plac Zbawiciela — przez ul. Wierzbową — Plac Saski — Mazowiecką — Plac Napoleona — Szpitalną — Bracką — Nowogrodzką — Kruczą — Mokotowską. Autobusy marki Somua odznaczają się nietylko estetycznym wyglądem, ale i wykazuja wysokie zalety mechaniczne, do których zaliczyć należy doskonałe zawieszenie, elastyczność i bezszumność silnika, potężne hamulce i świetny mechanizm sterowy. Urządzenie karoserji bardzo wygodne graniczy z luksusem, do którego nie przyzwyczaiły nas „demokratyczne" tramwaje. Pierwsza linja autobusów obsłużona jest znakomicie. — Gęstość ruchu (co 5 minut) — dzięki czemu unika się tłoku, uprzejmość personelu, do czego nie przyzwyczaiły nas również tramwaje, ostrożna i równa jazda kierowców czynią z pierwszych autobusów warszawskich idealny środek komunikacji publicznej, który w krótkim czasie zyskał już sobie całkowitą sympatję publiczności warszawskiej. Nasuwa się mimowoli porównanie z tramwajami warszawskiemi, które cechuje tyleż wad, co zalet nowe autobusy. Czyż ta pierwsza próba nie jest już dostatecznie przekonywującym argumentem za koniecznością usunięcia tramwajów ze śródmieścia i zastąpienia ich przez autobusy, które jak spodziewać się należało, na najwęższych nawet ulicach, jak np. Wierzbowej lub Mokotowskiej, absolutnie nie tamują ruchu ulicznego w przeciwieństwie do czerwonych zawalidrogów — tramwajów. Zresztą zauważyć należy, że organizacja i obecne kierownictwo autobusów warszawskich znajduje się w rękach świetnego i doświadczonego specjalisty inż. Dąbrowskiego, który, nie będąc przekonany, podobnie jak inni wielkorządcy magistraccy o swojej wysokiej doskonałości i nieomylności — wolał oprzeć się na wypróbowanych wzorach zagranicznych. I dla tego stworzył on organizację wzorową i sympatyczną.

Grand Prix Marny. Czwarte z kolei wyścigi samochodowe o Grand Prix Marny, rozegrane w dniu 8 lipca na obwodzie szosowym w Reims, odniosły pierwszorzędny sukces sportowy i organizacyjny. Startowało 38 samochodów. Po ożywionej i interesującej walce zwyciężył doskonały kierowca Chiron na samochodzie Bugatti. Dystans wyścigu wynosił 400 klm. w 50 okrążeniach toru. Rezultaty są następujące:

Kat. 2000 cm^3: 1. Chiron (Bugatti) 3 g. 00 m. 47,4 s., szybkość średnia na godzinę 132 klm. 750 m.; 2. Gauthier (Bugatti) 3 g. 21 m. 03,8 s.

Kat. 1500 cm^3: 1. Auber (Bugatti) 3 g. 25 m. 01,2 s., szybkość średnia na godzinę 117 klm. 061 m.; 2. Tersen (Bugatti) 3 g. 36 m. 44,2 s.; 3. Delaroche (Bugatti) 3 g. 40 m. 28,6 s.

Kat. 1100 cm^3: 1. Scarron (Amilcar) 3 g. 34 m. 50,4 s., szybkość średnia na godzinę 111 klm. 711 m., 2. Valette (Amilcar) 3 g. 36 m. 13, 4 s.; 3. d'Havrincourt (Salmson) 3 g. 59 m. 42,2 s.

Damy triumfują na całej linji. W wyścigu 5-milowym, rozegranym na torze autodromu Brookland w dniu 7 lipca, zwyciężyła pani Scott na samochodzie Amilcar, a drugą była pani Mac Intosh na samochodzie Salmson. Dwie te damy pozostawiły w tyle siedmiu mężczyzn.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Niemiec, rozegrane zostały w niedzielę 8 lipca na torze Nürburg Ring. Rezultaty wypadły następująco:

Kat. 175 cm^3 (12 okrążeń) — 1. Geiss (D. K. W.). 4 g. 14 m. 19,3 s., szybkość średnia na godzinę 80,2 klm.; 2. Crabtree (Excelsior) 4 g. 16 m. 43,1 s.

Kat. 250 cm^3 (13 okrążeń) — 1. Crabtree (Excelsior) 4 g. 03 m. 01,3 s., szybkość średnia na godzinę 88, 5 klm.; 2. Longmann (O. K. Supreme) 4 g. 11 m. 55,1 s.

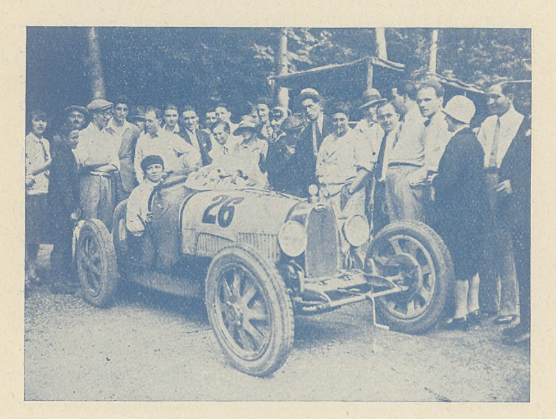
Kat. 350 cm^3 (14 okrążeń) — 1. Ghersi (Norton) 4 g. 16 m. 41,4 s., szybkość średnia na godzinę 92,6 klm.; 2. Guthrie (Norton) 4 g. 18 m. 39,4 s.; 3. Himming (Zenith) 4 g. 24 m. 14,2 s.

Kat. 500 cm^3 (15 okrążeń) — 1. Dodson (Sunbeam) 4 g. 18 s. 48,1 s., szybkość średnia na godzinę 98,3 klm; 2. Walker (Rudge Whitworth) 4 g. 25 m. 25,1 s.; 3. Nott (Rudge Whitworth) 4 g. 25 m. 27 s.; 4. Soenius (B. M. W.) 4 g. 27 m. 10 s.

Kat. 1000 cm^3 (15 okrążeń) — 1. Heck (Harley Davidson) 4 g. 51 m. 38,2 s., szybkość średnia na godzinę 87, 4 klm.; 2. Gosse (Tornax) 4 g. 58 m. 34,3 s.

Grand Prix dla pań. Czasopisma *Dimanche Auto* i *Le Petit Parisien* zorganizowały w dniu 15 lipca wyścigi dla pań na szosie w Saint Germain. Najgłówniejszym punktem programu był bieg o Grand Prix, do którego stanęło sześć kierowczyń. Rezultaty wyścigu, rozegranego na przestrzeni 150 klm. w 36 okrążeniach toru, wypadły następująco:

1. pani Versigny (Bugatti) 1 g. 27 m. 13,8 s., szybkość średnia na godzinę 92,6 klm.; 2. pani Meignan (Sizaire) 2 g. 10 m. 07,4 s.; 3. pani Lejeune (B. N. C.) 2 g. 10 m. 17,8 s.



Pani Versigny na samochodzie Bugatti wygrała Grand Prix dla Pań.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Belgji rozegrane zostały w dniu 15 lipca na szosie w Francorchamps koło Spa, przynosząc następujące wyniki:

Kat. 500 cm³: (dystans 417 klm.) — 1. Dodson (Sunbeam) 3 g. 43 m. 06,2 s., szybkość średnia na godzinę 112 klm; 2. Demeuter (Rush) 4 g. 27 m. 29 s.

Kat. 350 cm³: (dystans 387 klm.) — 1. Trebord (La Mondiale) 4 g. 43 m. 14 s., szybkość średnia na godzinę 82 klm.

Kat. 250 cm³: (dystans 328 klm.) — 1. Crabtree (Excelsior) 3 g. 23 m. 39 s., szybkość średnia na godzinę 96 klm.; 2. Fondu (La Mondiale) 3 g. 23 m. 44 s.; 3. Thomas (Rex Acme) 3 g. 27 m. 15 s.

Kat. 175 cm³: (dystans 268 klm.) — 1. Geiss (D. K. W.) 2 g. 59 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 89 klm., rekord; 2. Crabtree (Excelsior) 3 g. 09 m. 02 s.

Wyścigi 200-milowe. Doroczne wyścigi 200-milowe dla samochodów do półtora litra pojemności, organizowane przez Junior Car Club, odbyły się w autodromie Brookland w dniu 21 lipca. Na torze ustawione zostały przeszkody z piasku, których omijanie imitowało branie zakrętów. Startowało 26 samochodów. Rezultaty wyścigów wypadły jak poniżej:

Kat. 1500 cm³: 1. Malcolm Campbell (Delage) 2 g. 34 m. 42 s., szybkość średnia na godzinę 126 klm. 075 m.; 2. Eyston (Bugatti) 2 g. 46 m.; 3. Kaye Don (Lea Francis) 2 g. 55 m.

Kat. 1100 cm³: 1. Balls (Amilcar) 3 g. 01 m., szybkość średnia na godzinę 106 klm. 048 m.; 2. Scott (Amilcar).

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Europy rozegrane zostały na szosie w Meyrin koło Genewy, w dniach 28 i 29 lipca. Rezultaty wypadły następująco:

Kat. 125 cm³: (dystans 205 klm.) — 1. Lehmann (Moser) 2 g. 33 m. 23 s.; 2. Brehm (Moser) 2 g. 34 m. 04 s.; 3. Tenni (G. D.) 2 g. 34 m. 05 s.; 4. Graf (Zehnder) 2 g. 40 m. 23 s.

Kat. 175 cm³: (dystans 205 klm.) — 1. Panella (Ladetto) 2 g. 10 m. 15 s.; 2. Brussi (Benelli) 2 g. 10 m. 24 s.; 3. Sourdot (Monet Goyon) 2 g. 16 m. 05 s., 4. Geiss (D. K. W.) 2 g. 17 m. 32 s.

Kat. 250 cm³: (dystans 298 klm.) — 1. Ashby (O. K. Supreme) 2 g. 52 m. 06 s.; 2. Porter (New Gerard) 2 g. 52 m. 50 s.; 3. Geisler (Guzzi) 2 g. 54 m. 14 s.; 4. Longmann (O. K. Supreme) 2 g. 54 m. 26 s.; 5. Perrotin (Terrot) 3 g. 02 m. 01 s.

Kat. 350 cm³: (dystans 400 klm.) — 1. Handley (Motosacoche) 3 g. 38 m. 07 s., szybkość średnia na godzinę 110 klm.; 2. Guthrie (Norton) 3 g. 40 m. 14 s.; 3. Martinelli (Motosacoche) 3 g. 44 m. 48 s.; 4. Himming (Zenith) 3 g. 57 m. 15 s.; 5. Woods (Norton) 3 g. 58 m. 11 s.

Kat. 500 cm³: (dystans 400 klm.) — 1. Handley (Motosacoche) 3 g. 19 m. 03 s., szybkość średnia na godzinę 120,5 klm.; 2. Nott (Rudge Whitworth) 3 g. 24 m. 04 s.; 3. Walker (Rudge Whitworth) 3 g. 24 m. 59 s.; 4. Franconi (Sunbeam) 3 g. 27 m. 48 s.

Kat 350 cm³ z wózkami (dystans 149 klm.) — 1. Crabtree (Excelsior) 1 g. 36 m. 49 s.; 2. Pfister (Royal Enfield) 1 g. 50 m. 33 s.

Kat. 600 cm³ z wózkami (dystans 174 klm.) — 1. D'Eternod (Sunbeam) 1 g. 50 m. 07 s.; 2. Starkle (Scott) 1 g. 56 m. 45 s.; 3. Stuzzi (A. J. S.) 2 g. 19 m. 01 s.

Wypadek na torze Montlhery. Znany rekordzista Marchand uległ wypadkowi na torze Montlhery, w trakcie pobijania rekordu światowego na samochodzie Voisin. Poranił się on silnie, jednak życiu jego nie zagraża niebezpieczeństwo.

Nowe rekordy na torze Montlhery. Rumuński kierowca Ghica za sterem samochodu, zaopatrzonego w silnik dwutaktowy Cozette, pobił na torze Montlhery osiem rekordów międzynarodowych w kategorji 1100 cm³, przebywając:

5 klm. w 1 m. 40,85 s. (178,482 klm/g.).
5 mil ang. w 2 m. 45,01 s. (175,554 klm/g.).
10 klm. w 3 m. 26,21 s. (175,579 klm/g.).
50 klm. w 18 m. 15,20 s. (164,353 klm/g.).
50 mil ang. w 28 m. 59,67 s. (166,514 klm/g.).
100 klm. w 35 m. 58,23 s. (166,803 klm/g.).
100 mil ang. w 58 m. 00,41 s. (166,454 klm/g.).
W jedną godzinę — 166 klm 150 m.

Angielska kierowczyni pani Stewart pobiła pięć rekordów międzynarodowych w kategorji 350 cm³ na samochodziku H. S. Przebyła ona:

50 klm. w 26 m. 32, 08 s. (113,067 klm/g.).
50 mil ang. w 42 m. 24,83 s. (113.826 klm/g.).
100 klm. w 52 m. 35,77 s. (114,076 klm/g.).
100 mil ang. w 1 g. 24 m. 33,79 s. (114,187 klm/g.).
W jedną godzinę — 114 klm. 191 m.

Nowe rekordy. Dwa 8-mio cylindrowe samochody Studebaker'a „President - Roadster" osiągnęły na torze Atlantic - City (U. S. A.), kontrolowane przez „American Automobile Association" (Auto - Klub Ameryki) w dniach od 21 lipca do 9 sierpnia, najwspanialszy rekord w historji automobilizmu.

Samochody te przebyły 48.150 klm. w mniej niż 27.000 minut w biegu bez przerw.

Roadstery osiągnęły przeciętną szybkość: jeden 109,73 klm. na godzinę, drugi 109,72 klm. na godzinę.

Dwa „President - Sedan" przebyły równocześnie tę samą odległość z szybkością przeciętną 102,96 wzgl. 102,72 klm. na godzinę.

Nowe rekordy motocyklowe. Belgijski motocyklista Lovinfosse pobił na torze Montlhery dwa rekordy światowe na maszynie F. N. 600 cm³ z wózkiem, przebywając 5 klm w czasie 2 m. 01,6 s (148.026 klm/g.) i 5 mil ang. w 3 m. 16,6 s. (147.344 klm/g.).

Motocykliści Denly (Norton) i Richard (Motosacoche) pobili na torze Montlhery szereg rekordów szybkości w różnych kategorjach.

Wznowienie produkcji Ford Motor Company w Danji. Wtorek dnia 24 lipca r. b. będzie pamiętną datą w historji fabrykacji Forda w Danji o wielkim znaczeniu dla automobilistów całej Północnej Europy, gdyż w dniu tym wielka fabryka Forda, powszechnie uznana za najbardziej nowocześnie urządzone zakłady automobilowe na kontynencie europejskim, rozpoczęła regularną produkcję nowego Forda, wozów osobowych i ciężarowych, które wkrótce w coraz wzrastającej liczbie ukażą się na drogach polskich.

Jak wiadomo, fabryka w Sydhavn zaopatrza w wozy osobowe i ciężarowe całą Skandynawję, Finlandję, Polskę i kraje Bałtyckie, czyli, innemi słowy, pokrywa zapotrzebowanie terenu, zamieszkałego przez około 50 miljonów ludzi.

We wtorek dnia 24 lipca wielkie zakłady zwiedzane były przez zaproszone kółko, składające się z prasy, znawców w dziedzinie automobilizmu i inne osoby zainteresowane. — Mieli oni sposobność skonstatować wielki postęp w zakresie techniki i udoskonalenia wprowadzonego przy wykonaniu każdej poszczególnej części oraz wysoką klasę materjału i obróbki.

Po krótkiem zwiedzaniu fabryki, które dało sposobność stwierdzić, w jak wysokim stopniu robotnicy fabryczni potrafili przystosować się do wykonania najdrobniejszych szczegółów, goście zebrali się wzdłuż długich na 200 mtr. szyn transportowych, gdzie dyrektor zarządzający p. H. C. Miller, zwracając się specjalnie do robotników i personelu biurowego, wyraził w krótkiej mowie swą radość z powodu uruchomienia fabryki i dał wyraz nadziei, że produkcja wzrastać będzie z dnia na dzień, tak, iż fabryka będzie w stanie pokryć te około 10.000 zamówień, które do niej za pośrednictwem przedstawicieli wpłynęły.

Przy wielkim zainteresowaniu zebranych, oddał p. dyr. Miller pierwszy nowy wóz Forda, zbudowany duńskiemi rękami, najstarszemu przedstawicielowi Forda w Kopenhadze, dyr. Pugh, Scania-Vabis, który przy głośnych okrzykach obecnych wyjechał na nowym Fordzie — pięknym błyszczącym dwu-drzwiowym Sedanie — wzdłuż szyn fabrycznych.

W ten sposób dany został sygnał do produkcji nowych wozów osobowych i ciężarowych, które niewątpliwie staną się źródłem radości dla tysięcy kupujących w okręgu sprzedażnym duńskiej fabryki Ford'a, którzy z napięciem czekali na ten nowy model.

Na otwarciu fabryki przemawiali: Prezes Królewskiego Klubu Automobilowego Danji, Prezes Stowarzyszenia Kupców Samochodowych w Danji i zarazem największy przedstawiciel Chevrolet w Kopenhadze, podkreślając bajecznie zorganizowany dział reklamy Forda, przy pomocy której zdołał on wzbudzić tak szalone zainteresowanie nowym modelem, że wstrzymał cały handel samochodowy na szereg miesięcy, doprowadzając do rozpaczy konkurencję, która nie szczędziła mu artykułów oszczerczych, probując tym sposobem zwieść publiczność, że Ford Motor Comp. nowego samochodu nie wypuści.

Podczas konferencji naszego korespondenta z Dyrektorem Zakładów Ford Motor w Kopenhadze, oświadczono, że montownia na wzór Kopenhaskiej zostanie uruchomiona w Polsce już w końcu bież. roku. W tym celu wykonywują się już w Ameryce w tempie przyśpieszonem plany nowej fabryki, mającej stanąć w stolicy Polski. Da to nie tylko pracę setkom naszych robotników i urzędników, ale przyśpieszy również rozwój tak bardzo niezbędnego przemysłu samochodowego, jakiego dotąd brak w Polsce, a co zatem idzie zmusi to nas do zajęcia się w tym samym tempie opłakanym stanem naszych dróg, jak to miało miejsce w Ameryce.

Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na rok 1928. Polski Związek Motocyklowy organizuje w dn. 9 września b. r. na obwodzie szos pod Grudziądzem Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na rok 1928, na dystansie 240 km. (24 okrążeń) dla motocykli pojedyńczych o litrażu cylindrów do 175 i 250 cm³ i na dystansie 300 km. (30

okrążeń) dla motocykli pojedyńczych o litrażu cylindrów do 350, 500, 750 i 1000 cm³.

Zgłoszenia osób, posiadających licencje sportowe Polskiego Związku Motocyklowego lub innych uznanych państwowych organizacji zagranicznych przyjmuje Sekretarjat Polskiego Związku Motocyklowego (Warszawa, Wilanowska Nr. 18)) do dn. 1 września b. r.

Po za nagrodami regulaminowemi szereg instytucji, firm i osób zgłosiło liczne nagrody specjalne.

Osobiste. Jak się dowiadujemy, znany w szerokich kołach polskich automobilistów p. inż. Tadeusz Sokołowski, długoletni kierownik sprzedaży firmy Austro Daimler S. A., został zaangażowany na stanowisko dyrektora firmy Varsovie Automobile S. A.

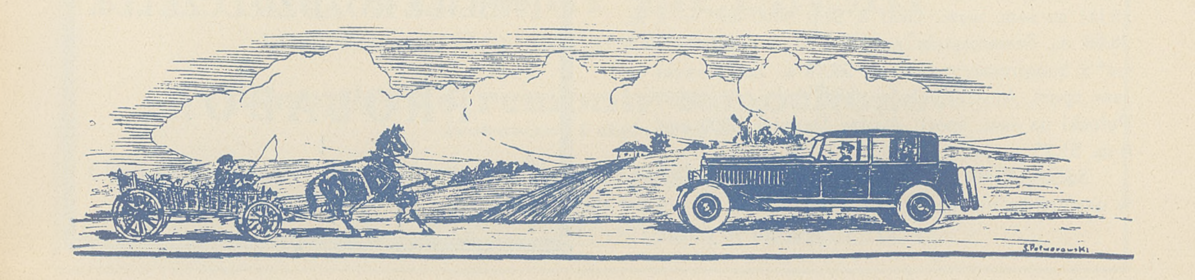
NOWE MAPY

Mapa samochodowa Rzeczypospolitej Polskiej w skali 1/400.000. Nakład i wydanie „Gea" Warszawa 1928.

Ruchliwe Towarzystwo Kartograficzne „Gea" po wydaniu mapy samochodowej Polski w skali 1/800.000, notabene zbyt szematycznej i posiadającej wiele błędów — przystąpiło obecnie do wydania mapy w skali 1/400.000. Narazie wydany został arkusz 1 — obejmujący Warszawę po Łódź i Siedlce-Radom-Włocławek i Pułtusk. Mapa to aczkolwiek wykonaniem nie dorównywuje mapie Wojskowego Instytutu Geograficznego, wydanej w skali 1/300.000 na wzór map Michelina (po wyjściu 3 arkuszy dalszy druk tej doskonałej mapy został niestety przerwany), jednakowoż jest już dużym postępem w pracy kartograficznej Tow. „Gea". Mapa ta bardzo przejrzysta o formacie dogodnym w użyciu (podwójnie składana na wzór map Michelina) będzie cennym nabytkiem dla automobilizmu polskiego, o ile zostanie doprowadzoną wreszcie do końca, to jest o ile ukażą się wszystkie arkusze całej Polski, a nie zakończy się jedynie na wydaniu 1 lub 2 arkuszy, jak to już niestety tyle razy miało u nas miejsce. Mapa ta jest owocem sumiennej, jak widać pracy — uwzględniono już na niej bowiem szereg nowych szos, kilometraż jest względnie prawidłowy i dostatecznie drobiazgowy. Jednak i ona zawiera, jak udało nam się stwierdzić jeszcze pewne niedokładności i błędy — lecz na usprawiedliwienie tow. „Gea" dodać należy, że dużo wody jeszcze w Wiśle upłynie, zanim wiadomości o drogach zostaną wreszcie uporządkowane i posegregowane przez władze miarodajne. W każdym razie na te wiadomości, które narazie od władz naszych otrzymać można, mapa Tow. „Gea" jest zupełnie dobra. Strona graficzna pozostawia nieco do życzenia.

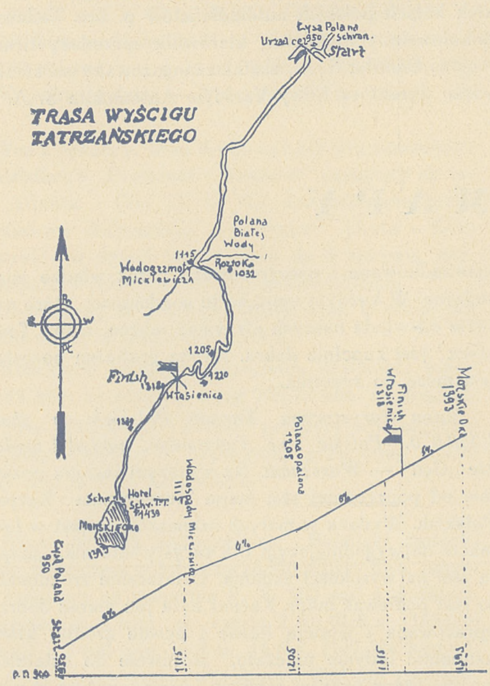
Mapa turystyczna Karpat Polskich w skali 1/100.000. Polskie Tow. Tatrzańskie, nakład i wydanie „Gea" — Warszawa. Na wyższym jeszcze poziomie od poprzedniej stoi mapa turystyczna Karpat Polskich. Wydana w małych arkuszach, to jest w formacie najwygodniejszym dla turysty-taternika ,mapa ta stoi na wysokości zadania. Ostatecznie zrozumiałe to jest ponieważ mapa Karpat była już nieraz dobrze opracowana i istnieją liczne i pewne źródła, które uzupełnić jedynie należało, stosownie do ostatnich zmian. Jedyny zarzut jakibym jej postawił, to iż mając być mapą turystyczną, a nie koniecznie tylko taterniczą — mapa ta nie ma dostatecznie wyraźnie oznaczonych szos, podczas gdy ścieżki uplastycznione są bardzo silnie .Wśród linji poziomów bardzo trudno odnaleźć jest niezabarwioną trasę szosy, a wszak najzapaleńsi taternicy nieraz chodzą również szosami — tembardziej zaś zwykli turyści, którzy może nieraz i samochodem chcieliby dojechać do miejsca wyjścia malowniczych ścieżek. Zmusza to turystów do zaopatrzenia się jednocześnie i w inną mapę — samochodową. Narazie wyszło 6 arkuszy — dalszych 10 — jest w opracowaniu. Pod względem graficznym mapa ta stoi dużo wyżej od omawianej mapy samochodowej.

Mn.



Z OSTATNIEJ CHWILI

REZULTATY MIĘDZYNARODOWEGO WYŚGIGU TATRZAŃSKIEGO



Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, zorganizowany przez Krakowski Klub Automobilowy w dniu 19 sierpnia, odniósł olbrzymi sukces sportowy i organizacyjny. Startowały 23 samochody, w czem 5 wyścigowych. Samochodów z całej Polski i z zagranicy zjechało się około tysiąca. Pogoda dopisała.

Wyścig rozegrany został na doskonale przygotowanym odcinku szosy z Zakopanego do Morskiego Oka. Dystans wynosił 7,5 klm. ze startem z miejsca. Zeszłoroczny rekord trasy pobity został aż pięciokrotnie, jak również szereg rekordów w kategorjach. Najlepsi zawodnicy w ogólnej klasyfikacji osiągnęli następujące czasy:

Jan Ripper na sam. wyśc. Bugatti 1500 cm³ z kompresorem — 5 m. 47,41 s. (77,718 klm/g.), inż. Liefeldt na sam. wyśc. Austro Daimler 3000 cm³ — 6 m. 02,33 s., Vetterli (Szwajcarja) na sam. wyśc. Bugatti 1500 cm² z kompresorem — 6 m. 17,37 s., Lichtenstein (Austrja) na sam. wyśc. Gräf & Stift 5000 cm³ — 6 m. 26,68 s., Szwarcsztein na sam. sport. Bugatti 3000 cm² z kompresorem — 6 m. 28,18 s., Zawidowski na sam. sport. Austro Daimler 3000 cm³ — 6 m. 50,97 s., Potocki na sam. sport. Austro Daimler 3000 cm³ — 6 m. 51,25 s. etc.

Szczegółowe omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

Marjan Krynicki.